

VERKENNING CID - BINCKHORST

NOTITIE KANSRIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN

DEFINITIEF 1 november 2019

VINU.
van idee naar uitvoering



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



provincie **HOLLAND**
ZUID



Den Haag



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg

VERKENNING CID - BINCKHORST
NOTITIE KANSRIJKE
OPLOSSINGSRICHTINGEN

1 november 2019

Versie: DEFINITIEF

COLOFON

Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
	Provincie Zuid-Holland
	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
	Gemeente Den Haag
	Gemeente Leidschendam-Voorburg
Auteurs	Harold Lek, Jelle Postma en Nicolien van Eeden, VINU.
Datum	1 november 2019

Inhoud

INHOUD.....	1
1 INLEIDING.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen	3
1.3 Werkwijze.....	4
1.4 Leeswijzer	4
1.5 Bronnen	5
2 CID-BINCKHORST: GEEN VERSTEDELIJING ZONDER MOBILITEITSTRANSITIE	6
2.1 Urgentie	6
2.2 Opgave	6
2.3 Mobiliteitstransitie door breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen	7
2.4 Adaptief ontwikkelen in drie fasen.....	9
2.5 Bronnen	9
3 ONDERZOEK IN DE ANALYTISCHE FASE	10
3.1 In vijf stappen naar Kansrijke Alternatieven	10
3.2 Stap 1: Breed palet aan Alternatieven.....	11
3.3 Stap 2: Afweegkader	11
3.4 Stap 3: Effectenonderzoek en vergelijking	12
3.5 Stap 4: Inzichten	13
3.6 Stap 5: Kansrijke Alternatieven	13
3.7 Bronnen	14
4 DRIE KANSRIJKE ALTERNATIEVEN.....	15
4.1 Opbouw van de drie Kansrijke Alternatieven	15
4.2 Wat de drie Kansrijke Alternatieven gemeen hebben	15
4.3 Alternatief 1: HOV-tram	17
4.4 Alternatief 2: Lightrail	18
4.5 Alternatief 3: Bus + ART/Tram	19
4.6 Bronnen	21
5 FINANCIËN EN MARKTSCAN	22
5.1 Investerings.....	22
5.2 Bekostiging	24
5.3 Resultaten van de Marktscan.....	25
5.4 Bronnen	25
6 VERVOLGPROCES: NAAR EEN VOORKEURSBESLISSING.....	26

6.1	Naar een Voorkeursbeslissing	26
6.2	Aanpak van de Beoordelingsfase.....	27
6.3	Bronnen	28
BIJLAGE 1: AFWEEGKADER ANALYTISCHE FASE.....		29
BIJLAGE 2: DRIE BELANGRIJKE INZICHTEN UIT HET ONDERZOEK		31
BIJLAGE 3: MAATREGELEN BINNEN DE KANSRIJKE ALTERNATIEVEN EN KOSTEN		39
BIJLAGE 4: RESULTATEN VAN DE MARKTSCAN		44

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De ontwikkeling van REOS-gebied Central Innovation District (CID)-Binckhorst in Den Haag is essentieel voor de economische kracht van Nederland. Dit is één van de conclusies van het MIRT-onderzoek 'Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag' (2017). De ontwikkelmogelijkheden van het gebied staan echter onder druk. Om de gewenste groei te realiseren dienen regionale opgaven in samenhang te worden opgepakt met landelijke opgaven.

Het gaat onder meer om het realiseren van de gebiedsontwikkeling van CID-Binckhorst tot toplocatie, het oplossen van (NMCA-)knelpunten in de regio Den Haag, en het realiseren van regionale ambities rond openbaar vervoer en fiets.

Preverkenning afgerond in BO MIRT november 2018

In het BO MIRT van december 2017 besloten Rijk en regio om een preverkenningsfase CID-Binckhorst te starten. De preverkenningsfase liep één jaar en is afgerond in het BO MIRT van november 2018 met het vaststellen van het Startdocument CID-Binckhorst. In het Startdocument legden partijen onder andere de ambities, opgaven, het afweegkader en de te onderzoeken alternatieven in de Verkenningsfase vast. Rijk en Regio besloten te starten met een Verkenning voor CID-Binckhorst. Ook besloten partijen om gezamenlijk € 137 miljoen te investeren in mobiliteitsmaatregelen in CID-Binckhorst op de korte termijn: 2019-2023 (het *no-regretpakket*).

Doel Verkenning: Voorkeursbeslissing in BO MIRT november 2020

In 2019 zijn binnen de Verkenning verschillende stappen gezet. De Programmaraad van juli 2019 stelde binnen het *no-regretpakket* een Realisatieplan vast met de mobiliteitsmaatregelen voor de komende vijf jaar. De Programmaraad stelde bovendien (maatwerk-)Spelregels vast die gelden voor deze Verkenning.

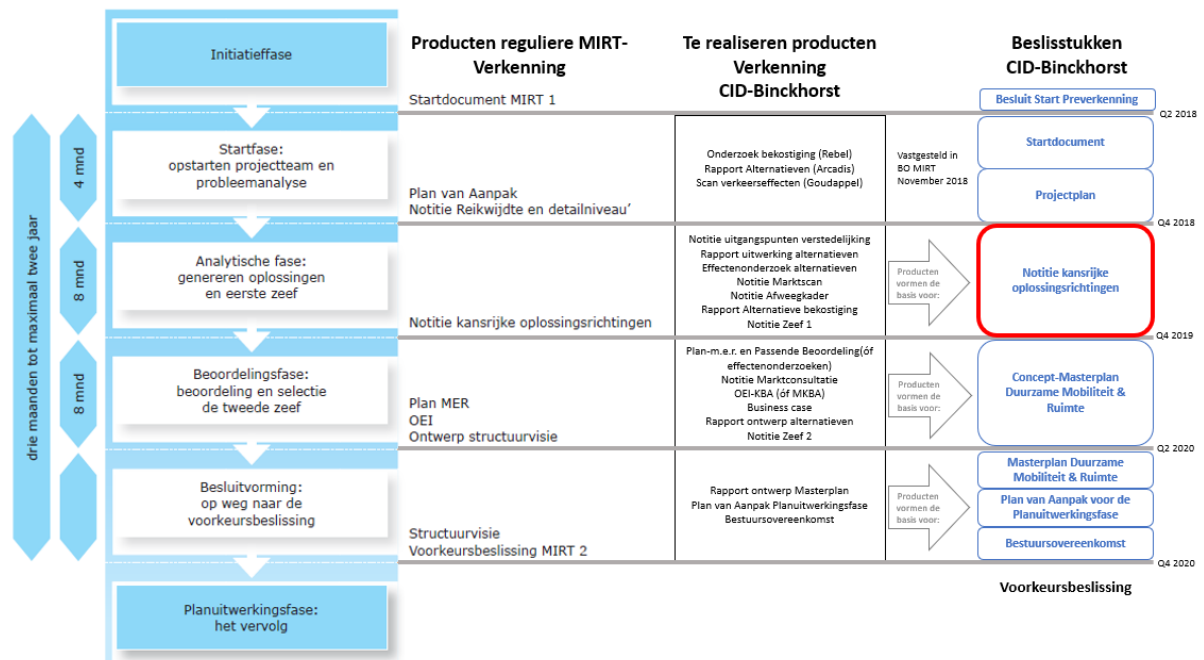
Het afgelopen jaar zijn samenhangende pakketten van maatregelen (Alternatieven) onderzocht. Het BO MIRT van november 2019 wordt gevraagd de voorliggende rapportage met drie Kansrijke Alternatieven vast te stellen en opdracht te geven deze nader uit te werken en de effecten in kaart te brengen. Het verwachte resultaat van de Verkenning is één Voorkeursalternatief dat de basis legt voor een Voorkeursbeslissing in het BO MIRT in het najaar van 2020.

1.2 Doel van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen is het resultaat van de Analytische Fase van de Verkenning. Binnen de Analytische fase vormden de Alternatieven uit de preverkenning de basis, die als eerste stap zijn verbreed tot een tiental Alternatieven. Vervolgens is een Afweegkader samengesteld om de tien Alternatieven mee te vergelijken. De drie opgaven van de Verkenning vormden de basis van het Afweegkader. Daarna is effectenonderzoek uitgevoerd van de tien Alternatieven, door het Afweegkader te vullen aan de hand van kwantitatieve en kwalitatieve analyse. Inzichten uit de vergelijking van de Alternatieven leidden vervolgens tot drie Kansrijke Alternatieven. De verwachte effecten van de Kansrijke Alternatieven zijn op hoofdlijnen in kaart gebracht. Van elk Kansrijk Alternatief is bovendien een financiële inschatting gemaakt.

De Kansrijke Alternatieven worden in de volgende fase van de Verkenning uitgewerkt, modelmatig verder doorgerekend en onderzocht op bijvoorbeeld milieueffecten, maatschappelijke kosten en baten en de samenhang met de gebiedsontwikkeling.

In het onderstaande figuur schetsen wij positie van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen binnen de Verkenning.



Afbeelding 1.1: Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen binnen Verkenning (Bron: Spelregels Verkenning CID-Binckhorst, vastgesteld in Programmaraad Move van juli 2019).

1.3 Werkwijze

Bij het uitwerken van de producten die ten basis liggen aan deze Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen werkten partijen samen in een multidisciplinaire werkgroep. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van de verschillende organisaties, belangen en disciplines. In themasessies werkten de deelnemers aan opdrachten rond centrale thema's. Bijvoorbeeld de samenstelling van de te onderzoeken Alternatieven, de uitwerking van het Afweegkader, de scores van de Alternatieven op het Afweegkader en de inzichten die uiteindelijk leidden tot de drie Kansrijke Alternatieven.

1.4 Leeswijzer

Om zicht te geven op de kaders van de Verkenning beginnen wij met het beschrijven van de knelpunten en ambities rond regionale bereikbaarheid in samenhang met de ontwikkeling van CID-Binckhorst (hoofdstuk 2).

Vervolgens beschrijven wij het onderzoek en de resultaten van de Analytische fase (hoofdstuk 3). Daarna gaan wij in op de Kansrijke Alternatieven die volgen uit het onderzoek (hoofdstuk 4), de financiën en de resultaten van de Marktscan (hoofdstuk 5).

We besluiten deze Notitie met de activiteiten binnen de Beoordelingsfase van de Verkenning, op weg naar de Voorkeursbeslissing (hoofdstuk 6).

In de bijlagen voegen wij het Afweegkader van de Analytische fase (bijlage 1), drie belangrijke inzichten uit het onderzoek (bijlage 2), de maatregelen binnen de Kansrijke Alternatieven en de kosten (bijlage 3) en de resultaten van de Marktscan (bijlage 4).

1.5 Bronnen

- Startdocument Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Projectplan Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Realisatieplan No-regretpakket CID-Binckhorst (vastgesteld in Programmaraad MoVe, juli 2019).
- Spelregels Verkenning CID-Binckhorst (vastgesteld in Programmaraad MoVe, juli 2019).

2 CID-Binckhorst: geen verstedelijking zonder mobiliteitstransitie

2.1 Urgentie

De Randstad staat voor de uitdaging om de komende decennia te voorzien in een grote behoefte aan ontwikkelruimte. De locatie Central Innovation District-Binckhorst is hiervoor een uitstekende locatie. In het gebied kunnen woningen en arbeidsplaatsen worden gerealiseerd middels binnenstedelijke verdichting. Het gebied ligt in het hart van de stad en de regio en heeft het een goede aansluiting op snelwegen. Door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt de bereikbaarheid met de auto nog verder verbeterd.

De verstedelijking in het gebied komt echter niet vanzelf. Als de samenwerkende overheden willen dat de bouwproductie op deze locatie tot stand komt, dan is het noodzakelijk om nu te investeren in duurzame bereikbaarheid. Investeren in bereikbaarheid stimuleren bovendien de modal shift van de auto naar andere vormen van vervoer. Alleen als duidelijk is dat het de overheid 'menens' is, dan gaan ontwikkelaars en ondernemers zelf ook investeren in dit gebied.

2.2 Opgave

De opgave van de MIRT-verkenning CID-Binckhorst is drieledig:

1. Het mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden;
2. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID/Binckhorst;
3. Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

Opgave 1: Ontwikkeling CID-Binckhorst

De ambitie in het gebied is hoog: tot 2040 worden ten minste 23.500 extra woningen en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in een hoogstedelijk, gevarieerd woon- en werkmilieu. In het CID is ruimte voor minimaal 18.500 woningen. In de Binckhorst zijn in het huidige Omgevingsplan 5.000 woningen voorzien.

Ten opzichte van deze aantallen wordt gezocht naar ruimte voor verdere verdichting. In de Agenda Ruimte voor de Stad en de Verstedelijkingsalliantie is aangegeven dat mogelijk een groei met nogmaals 5.000 naar 10.000 woningen in de Binckhorst kan plaatsvinden. In het CID is in de maximale programmering ruimte voor nog eens 4.500 woningen extra. Het totale aantal woningen in het gebied kan in het maximale scenario groeien met 33.000.

Er zijn grenzen aan wat haalbaar is binnen het gebied. Door op de huidige voet door te gaan ontstaan op termijn problemen rond uitgeefbare ruimte, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu. Deze knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door (de toename van) verkeersbewegingen van het verkeer en de hieraan relaterende

verkeers- en parkeerruimte. De forse verdichtingsopgave vraagt daarom om een andere benadering van stedelijke mobiliteit.

Fase	Locatie	Wonen (woningen)	Werken (arbeidsplaatsen)	Onbestemd (bruto vloeroppervlak in m2)
2019 (huidig)	Totaal	25.000	92.239	-
2019 – 2023	Binckhorst	+ 4.000	+ 15.500	+ 690.000 m2
	CID	+ 12.500	+ 11.000	+ 1.120.000 m2
2024-2030	Binckhorst	+ 1.000	+ 3.500	+60.000 m2
	CID	+ 4.000		
2031-2040	Binckhorst	(aanvullende ambitie: +5.000)		
	CID	+ 2.000 (aanvullende ambitie: +4.500)		
2040 (eindbeeld)	Totaal	+ 23.500 – 33.000	+ 30.000	+ 1.870.000 m2

Tabel 2.1: gefaseerde groeiambitie CID-Binckhorst (bron: Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit CID-Binckhorst, juli 2019).

Opgave 2: Knelpunten bereikbaarheid

De bereikbaarheid in de regio Den Haag staat onder druk. Uit de NMCA volgen knelpunten op het wegennet (A4, A12), hoofdspoor (stations CS, HS, Oude lijn Leiden-Den Haag en potentieel knelpunt Den Haag-Delft), en regionaal OV (Rijswijkseplein, CS-Madurodam, Binckhorstlaan, samenloopdeel RandstadRail Leidschenveen, RandstadRail naar Zoetermeer). Het streven is dat de te onderzoeken alternatieven deze knelpunten deels wegnemen en/of escalatie voorkomen.

Opgave 3: OV- en Fietsambities

De regio heeft ambities om in de regio Den Haag het OV te versterken. Ambities zijn o.a. een nieuwe tram- of light raillijn vanaf Scheveningen, via CS, door de Binckhorst richting Zoetermeer, Delft en Rotterdam (Koningscorridor). Een belangrijke en gedragen ambitie voor de fiets is om het metropolitane fietsnetwerk te verbeteren en uit te breiden.

2.3 Mobiliteitstransitie door breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen

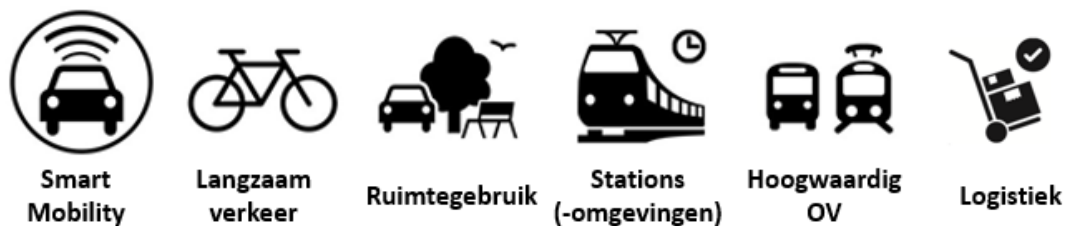
Mobiliteitsmaatregelen zijn noodzakelijk om de knelpunten op te lossen en de gebiedsontwikkeling volledig en duurzaam te realiseren. Momenteel wordt al stevig geïnvesteerd in het versterken van de bereikbaarheid van Den Haag per auto. Voorbeelden zijn de aanleg van de Rotterdamsebaan en de realisatie van Passage A4 / Poorten en Inprikkers. Vanwege deze investeringen zijn grootschalige infrastructurele maatregelen voor de auto geen onderdeel van

onderzoek. De auto blijft in de toekomst een belangrijke rol spelen voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst. Bij de gebiedsontwikkeling wordt hiermee rekening gehouden.



Afbeelding 2.1: impressie toekomstbeeld CID-Binckhorst (bron: gemeente Den Haag)

Voor een succesvolle ontwikkeling van CID-Binckhorst is het noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen in het gebied. Door deze maatregelen ontstaat een mobiliteitstransitie, waarin de rol van autogebruik en -bezit afneemt ten gunste van bijvoorbeeld langzaam verkeer en hoogwaardig OV. De thema's waarbinnen mobiliteitsmaatregelen worden genomen zijn uitgebreid beschreven in het Startdocument. Maatregelen hebben betrekking op de thema's langzaam verkeer, slim ruimtegebruik, smart mobility, (H)OV, het opschalen van de aanwezige treinstations en logistiek.



Afbeelding 2.2: onderdelen van de maatregelenpakketten in CID-Binckhorst

Voorbeelden van maatregelen binnen deze thema's zijn:

- Smart Mobility: nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelsystemen, zelfrijdende voertuigen, apps, mobility hubs, verkeersmanagement en maatregelen rond gedragsverandering.
- Langzaam verkeer: regionaal en lokaal fietsnetwerk en voetgangersnetwerk.
- Ruimtegebruik: ontmoedigen autobezit en -gebruik door verlagen parkeernormen.

- Stations(-omgevingen): geschikt maken stations voor reizigers, voorzieningen voor OV, fiets en voetganger op de last mile; wachtruimtevoorzieningen, fietsparkeren.
- Hoogwaardig OV: een hoogwaardige openbaarvervoersvoorziening van Den Haag CS door de Binckhorst naar Leidschendam (en vervolgens doorkoppeling naar de regio).
- Logistiek: maatregelen rond bouwlogistiek en stadslogistiek (bezorgdiensten).

2.4 Adaptief ontwikkelen in drie fasen

Als oplossingsrichtingen worden maatregelenpakketten van mobiliteit uitgewerkt en afgewogen: de Alternatieven. Elk Alternatief bevat een samenhangend systeem dat bestaat uit maatregelen uit de zes thema's. De gedachte achter deze Alternatieven is het aanbieden van een passende mix van mobiliteit in elke ontwikkelfase, om zo de verdichting en economische kracht van CID-Binckhorst te faciliteren.

De onzekerheden zijn groot en de complexiteit en dynamiek van de samenleving nemen toe. Meebewegen met maatschappelijke vragen wordt belangrijker en daarvoor is flexibiliteit nodig. Adaptief programmeren helpt hierbij. Adaptief programmeren is een fasegerichte werkwijze waarbij er sprake is van een ingroeimodel van mobiliteitsmaatregelen. De maatregelen worden in nauwe samenhang met de ontwikkelingen in het gebied uitgerold. De planning en mix van functies de gebiedsontwikkeling kan veranderen door nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De alternatieven zijn daarom adaptief uitgewerkt om doorlopend aan te kunnen sluiten bij deze veranderingen.

Per fase van de gebiedsontwikkeling van CID-Binckhorst wordt bekeken welke mix van mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk (of gewenst) is. De ontwikkeling van CID-Binckhorst is ruwweg op te delen in drie fasen: de korte termijn (2019-2023), de middellange termijn (2024-2030) en de lange termijn (2031-2040). De Alternatieven kennen voor iedere fase van de gebiedsontwikkeling een mobiliteitsoplossing. Na het afronden van elke fase heeft het gebied een zelfstandig functionerend mobiliteitssysteem. Bij de afronding van een fase worden keuzes gemaakt voor de doorontwikkeling van het systeem, passend bij de stand van zaken van de gebiedsontwikkeling op dat moment.

Maatregelen voor de korte termijn: no-regretpakket

Voor de korte termijn (2019-2023) is een adaptief maatregelenpakket vastgesteld: het no-regretpakket. Deze maatregelen accommoderen de eerste reizigersgroei, starten de mobiliteitstransitie en geven de markt vertrouwen om aan de slag te gaan in het gebied. Partijen maakten afspraken over concrete maatregelen, werkwijze en organisatie in het Realisatieplan en de Bestuursovereenkomst bij het no-regretpakket.

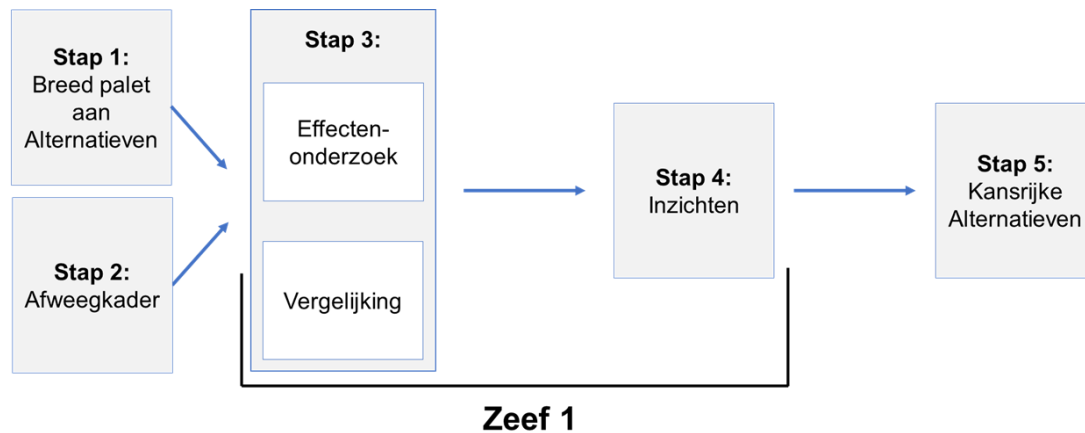
2.5 Bronnen

- Startdocument Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit in CID-Binckhorst (Gemeente Den Haag, vastgesteld in Programmaraad MoVe, juli 2019).
- Realisatieplan No-regretpakket CID-Binckhorst (Programmaraad MoVe, juli 2019).
- Bestuursovereenkomst No-regretpakket CID-Binckhorst (Programmaraad Move, oktober 2019).

3 Onderzoek in de Analytische fase

3.1 In vijf stappen naar Kansrijke Alternatieven

In dit hoofdstuk beschrijven wij het doorlopen proces en de gebruikte methodieken om te komen tot de Kansrijke Alternatieven. De onderstaande figuur toont de processtappen binnen de Analytische fase.



Afbeelding 3.1: Processtappen binnen de Analytische fase van de Verkenning CID-Binckhorst.

Binnen de Analytische fase zijn de volgende stappen doorlopen:

1. *Breed palet aan Alternatieven*: het ontwikkelen van een tiental Alternatieven, bestaande uit een breed palet van combinaties van maatregelen uit de zes mobiliteitsthema's. De tien Alternatieven omvatten uiteenlopende maatregelen.
2. *Afweegkader*: samenstellen van het Afweegkader om de tien Alternatieven mee te vergelijken. De drie opgaven van deze Verkenning vormen de basis van het Afweegkader.
3. *Effectenonderzoek en vergelijking*: effectenonderzoek van de tien Alternatieven, door het Afweegkader in te vullen aan de hand van kwantitatieve en kwalitatieve analyse.
4. *Inzichten*: omdat de Alternatieven onderling niet goed vergelijkbaar zijn, leidde de vergelijking niet automatisch tot de keuze voor een paar Alternatieven met een hoge score. De vergelijking van de Alternatieven leidde wel tot drie belangrijke inzichten over de (effectieve combinaties van) maatregelen en de effecten daarvan.
5. *Kansrijke Alternatieven*: op basis van de resultaten van stap 3 en de inzichten opgedaan in stap 4 zijn er drie Kansrijke Alternatieven samengesteld. Deze komen niet één op één overeen met de Alternatieven uit stap 1, maar zijn een combinatie van mobiliteitsmaatregelen met de meest gunstige effecten.

Zeef 1 omvat de stappen 3 en 4. Nadere informatie over de stappen is opgenomen in de volgende paragrafen.

Werksessies

In interactieve werksessies droeg een werkgroep bij aan de opbouw van de tien te onderzoeken Alternatieven, het uitwerken van de opgaven van de Verkenning in een set aan criteria voor het Afweegkader, de verifiëring van de modelresultaten, het vergelijken van de tien Alternatieven met behulp van het Afweegkader en het interpreteren van de resultaten.

De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het Ministerie van IenW, het Ministerie van BZK, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Den Haag, de gemeente Leidschendam-Voorburg, buurgemeenten, HTM, ProRail, NS, Rijkswaterstaat, gebiedsprogramma Move en experts op het gebied van ruimte en mobiliteit, financiering en bekostiging en governance en participatie.

3.2 Stap 1: Breed palet aan Alternatieven

Binnen de Analytische fase vormden de Alternatieven uit de preverkenning de basis, die als eerste stap zijn verbreed tot een tiental Alternatieven. Deze Alternatieven bestaan uit een breed palet aan combinaties van maatregelen van de zes mobiliteitsthema's. De Alternatieven zijn bedoeld om de effecten van (combinaties van) mobiliteitsmaatregelen in de breedte te bezien.

In de Alternatieven is er onderscheid gemaakt tussen verschillende mengvormen van modaliteiten, de mate waarop er (volledig) wordt ingezet op fiets of openbaar vervoer en het wel of niet inzetten van regionale doorkoppeling van het openbaar vervoer. Voor de verscheidenheid aan Alternatieven is gekozen om over een brede linie de effecten te onderzoeken. Bijvoorbeeld door ook een Alternatief te onderzoeken zonder openbaar vervoer, maar met meer aandacht voor de fiets. De Alternatieven zijn onderling niet goed vergelijkbaar, maar dienen vooral als input voor het effectenonderzoek.

3.3 Stap 2: Afweegkader

Een Afweegkader is samengesteld om de tien Alternatieven te kunnen vergelijken. Het is de bedoeling dat de mobiliteitsmaatregelen in de Alternatieven uiteindelijk zo effectief mogelijk bijdragen aan de opgaven van de Verkenning. De drie opgaven van de Verkenning vormden de basis van het Afweegkader:

1. Realiseren van de verstedelijkingsopgave.
2. Wegnemen/beperken bestaande NMCA-knelpunten.
3. Bijdragen aan ambities OV en fiets.

De drie opgaven zijn vervolgens uitgewerkt in een set doelstellingen. Om deze doelstellingen meetbaar te kunnen maken, zijn de doelstellingen op hun beurt weer uitgewerkt in criteria. Bij het benoemen van de criteria is rekening gehouden met het abstractieniveau dat past bij de Analytische fase van de Verkenning. De focus ligt in deze fase op doelbereik, haalbaarheid en betaalbaarheid. In Bijlage 1 geven wij het volledige Afweegkader weer.

3.4 Stap 3: Effectenonderzoek en vergelijking

De derde stap in het proces was het onderzoeken van de effecten van de tien Alternatieven. Voor elk van de Alternatieven is het Afweegkader ingevuld door de criteria te scoren en zo de effecten te bepalen. De effectenbeoordeling is gedaan op basis van kwantitatieve en deels op basis van kwantitatieve analyse (zie kader 'Onderzoeksmethoden'). Voor de beoordeling is een vijfpuntschaal gebruikt: van sterk positief tot sterk negatief effect.

Onderzoeksmethoden

Berekeningen met verkeersmodel, interpretatie met expert judgement

Om zicht te krijgen op de verwachte effecten en haalbaarheid van de Alternatieven zijn modelberekeningen uitgevoerd en is expert judgement toegepast. De modellen leveren kwantitatief inzicht op de verwachte effecten van de Alternatieven. Goudappel Coffeng voerde berekeningen uit op basis van het regionale verkeersmodel V-MRDH. Dit is een statisch verkeersmodel dat aan de hand van sociaal-economisch gegevens en een ingevoerd netwerk voor auto, fiets en OV de netwerkbelasting kan berekenen. Bij de interpretatie van verkeersmodellen moet rekening worden gehouden met modelbeperkingen. Zo is het model niet toegerust op een aantal modaliteiten die in CID-Binckhorst een belangrijke rol zullen gaan spelen. Bijvoorbeeld de rol van de voetganger en nieuwe vormen van vervoer (Maas, Smart Mobility). De effecten van deze modaliteiten zijn niet zichtbaar in de modelresultaten, maar wel van belang voor de effectbeoordeling van de Alternatieven. Om deze reden zijn de modelresultaten indicatief gebruikt en aangevuld met interpretatie door experts.

Kostenramingen

Er zijn kostenramingen uitgevoerd met de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) om zicht te krijgen op de financiële haalbaarheid van de Alternatieven. Passend bij de fase van een Verkenning is deze raming uitgevoerd op basis van kengetallen met een variatiecoëfficiënt (een maat voor de nauwkeurigheid van de kostenraming) van 50%. In de kostenramingen zijn de maatregelen voor de middellange (2024-2030) en lange (2031-2040) termijn onderzocht. Naast de investeringskosten worden ook indicaties gegeven van de kosten voor beheer en onderhoud (Life Cycle Costs).

De resulterende scores uit de beoordeling geven zicht op welke (combinaties van) maatregelen effectief bijdragen aan de opgaven van de Verkenning. Omdat de Alternatieven onderling niet goed vergelijkbaar zijn, is er geen rangschikking gemaakt van de Alternatieven. Het resultaat van de vergelijking is dan ook *niet* dat van de tien Alternatieven de 'beste' drie Alternatieven overblijven, maar dat er inzichten zijn opgedaan die als basis dienen voor het samenstellen van de drie Kansrijke Alternatieven.

3.5 Stap 4: Inzichten

De vergelijking van de Alternatieven leidde tot drie belangrijke inzichten over de (effectieve combinaties van) maatregelen en de effecten daarvan. Deze inzichten zijn:

Inzicht 1: regionaal HOV vangt de mobiliteitsgroei op en verbetert de bereikbaarheid

De meest significante verbetering van de bereikbaarheid wordt behaald met het regionaal doortrekken van de HOV-lijn. Door deze ingreep neemt niet alleen het aantal snel bereikbare gebieden toe, maar door de economische significantie van deze gebieden neemt ook het aantal bereikbare banen aanzienlijk toe. Dit leidt tot een aantrekkelijker leefomgeving en draagt zo bij aan een succesvolle gebiedsontwikkeling van de CID Binckhorst.

Inzicht 2: een combinatie van HOV, fiets en andere maatregelen leidt tot een modal shift

Een combinatiepakket van maatregelen is effectief in het veroorzaken van een mobiliteitstransitie. Deze mobiliteitstransitie maakt de gebiedsontwikkeling mogelijk door het beperken van ruimte voor de auto (en beperken van de milieubelasting). Hierbij gaat het om een combinatie van maatregelen die de auto minder aantrekkelijk maken (push-maatregelen) met maatregelen die het gebruik van andere vormen van vervoer aantrekkelijker maken (pull-maatregelen).

Inzicht 3: lokale knelpunten lossen op, lichte verbetering op hoofdspoor en -weg

Een combinatie van maatregelen (push en pull) leidt tot een vermindering van de meeste lokale bus, tram en metro NMCA-knelpunten. Het regionaal doortrekken van het HOV voorkomt het verergeren van NMCA-knelpunten op het hoofdspoor en hoofdwegennet als gevolg van de verstedelijking.

Uit de inzichten volgt dat de Kansrijke Alternatieven dienen te bestaan uit (1) een combinatiepakket van maatregelen uit alle thema's in het gebied en (2) een regionale doorkoppeling van het HOV. Deze samenstelling van maatregelen geeft het beste invulling aan de drie opgaven van de Verkenning. Wij omschrijven de inzichten in meer detail in Bijlage 2 van deze Notitie.

3.6 Stap 5: Kansrijke Alternatieven

De drie Kansrijke Alternatieven zijn samengesteld op basis van de inzichten en geven de meest effectieve combinatie van mobiliteitsmaatregelen. Een Alternatief is kansrijk als:

1. Het Alternatief een duidelijke invulling geeft aan elk van de opgaven. Daartoe gaan we altijd uit van een combinatiepakket aan maatregelen en het regionaal doortrekken van HOV. Zie ook de vorige paragraaf.
2. Het Alternatief onderscheidend is en het 'speelveld' van de te maken afwegingen en keuzes afdekt;
3. De kosten en baten in verhouding zijn;
4. Het Alternatief gefaseerd realiseerbaar is, zodat het mogelijk is om in de loop van de tijd het pakket aan maatregelen bij te stellen (adaptiviteit).

Alle Kansrijke Alternatieven bouwen voort op de basis die is gelegd in het no-regretpakket. De Kansrijke Alternatieven voegen daar een uitgebreid combinatiepakket aan toe, bestaande uit o.a. fietsmaatregelen en lokaal HOV (tot 2030) en het regionaal doortrekken van het HOV (2040). De Kansrijke Alternatieven zijn onderling onderscheidend op de

modaliteit die wordt ingezet voor het openbaar vervoer: (1) HOV-tram, (2) Lightrail of (3) HOV Bus tot 2030 en daarna ART of tram. Wij omschrijven de Kansrijke Alternatieven in meer detail in het volgende hoofdstuk.

3.7 Bronnen

- Startdocument Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport uitwerking Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, augustus 2019).
- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport effectenstudies en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, oktober 2019).

4 Drie Kansrijke Alternatieven

4.1 Opbouw van de drie Kansrijke Alternatieven

In dit hoofdstuk beschrijven wij de drie Kansrijke Alternatieven. De Kansrijke Alternatieven bestaan uit maatregelen in de drie fasen: 2019-2023, 2024-2030 en 2031-2040. De Kansrijke Alternatieven omvatten in hoofdzaak dezelfde maatregelen; de Alternatieven onderscheiden zich op basis van de gekozen HOV-oplossing. Alternatief 1 gaat uit van HOV-tram, Alternatief 2 van Lightrail en Alternatief 3 omvat een adaptieve ontwikkeling van het HOV-systeem van HOV bus naar ART of tram.

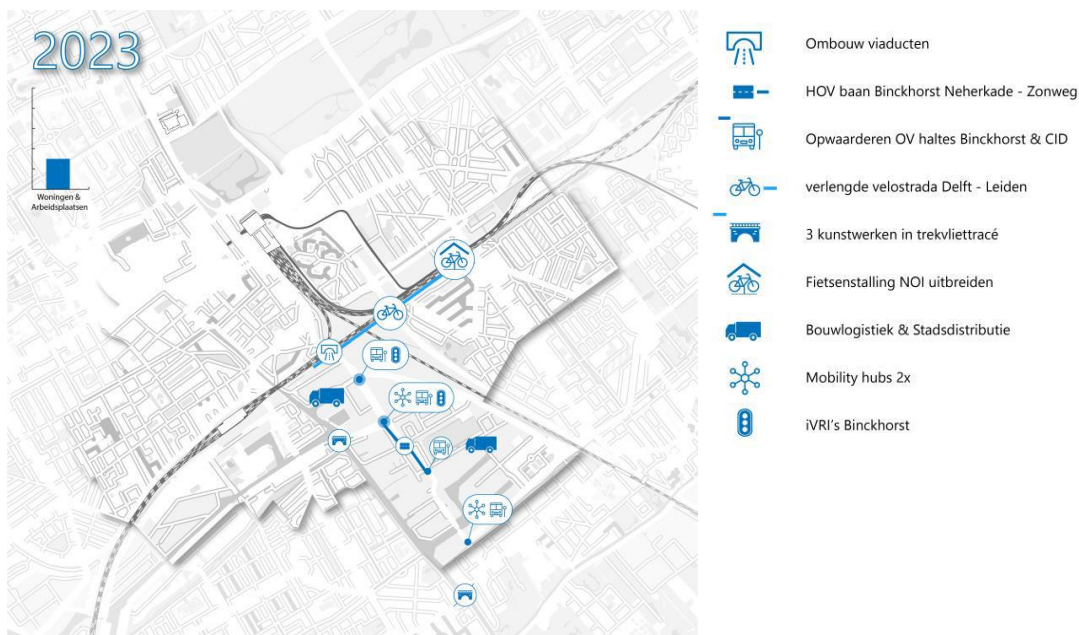
In paragraaf 4.2 omschrijven we wat de drie Alternatieven gemeen hebben. In de paragrafen 4.3 tot met 4.5 omschrijven wij de drie Kansrijke Alternatieven, met de nadruk op de invulling van het HOV in elk Alternatief.

4.2 Wat de drie Kansrijke Alternatieven gemeen hebben

In deze paragraaf omschrijven wij wat de drie Kansrijke Alternatieven gemeen hebben.

Fase 1: 2019-2023: No-regretpakket

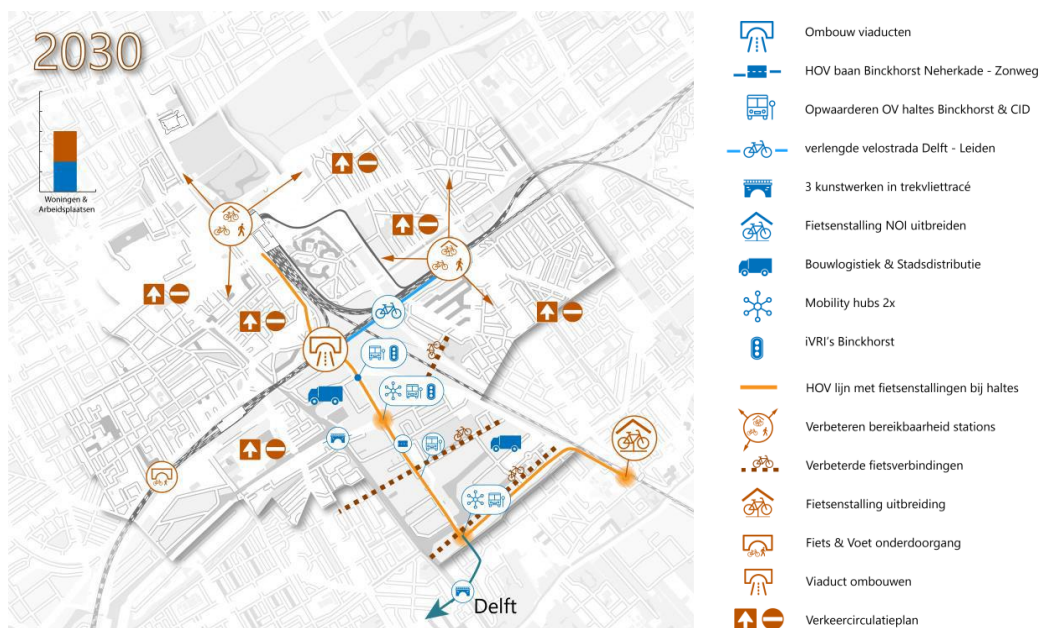
Op de korte termijn zal de eerste gebiedsontwikkeling plaatsvinden. Hierover heeft al besluitvorming plaatsgevonden; plannen zijn in voorbereiding of al in uitvoering. Hierbij gaat het om enkele duizenden woningen en arbeidsplaatsen. In deze periode wordt ook het no-regretpakket uitgevoerd. Over het no-regretpakket vond in de Programmaraad besluitvorming plaats. Hierbij hoort naast een aantal (voorbereidende) maatregelen om het gebruik van fiets en OV te stimuleren ook een strenger parkeerbeleid voor auto's en een lagere parkeernorm voor de nieuwe ontwikkelingen. In afbeelding 4.1 is een grove weergave te zien van deze maatregelen.



Afbeelding 4.1: overzichtsweggeve maatregelen no-regretpakket tot 2023.

Fase 2 2024-2030: combinatiepakket

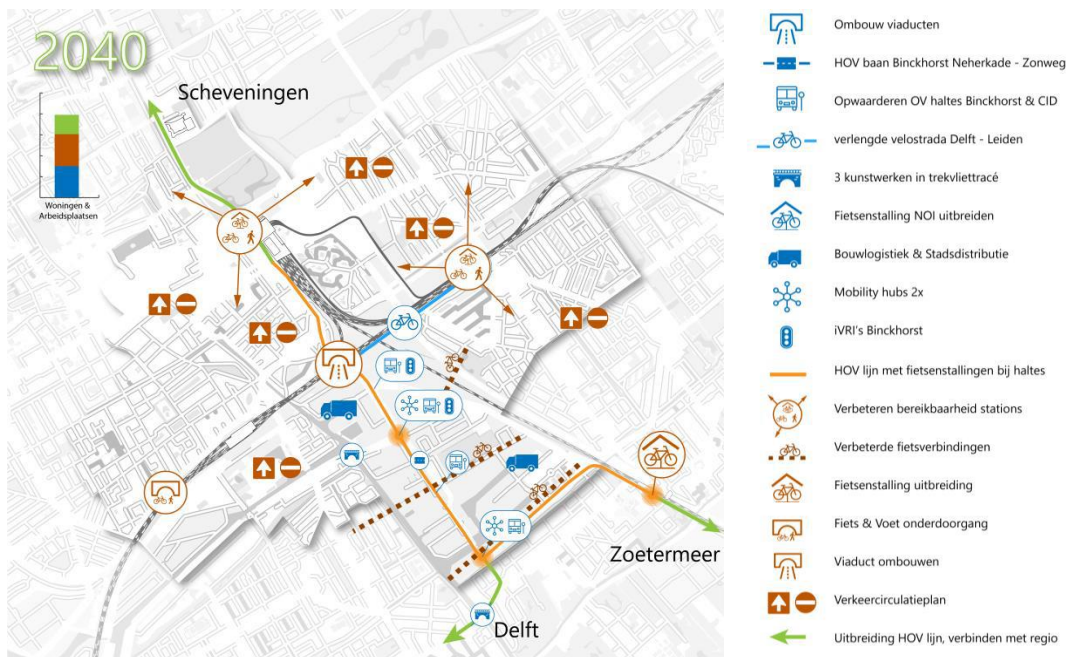
Na 2023 neemt de gebiedsontwikkeling verder toe. Over een deel van deze door groei vond reeds besluitvorming plaats, over een ander deel nog niet. In deze fase wordt een combinatiepakket aan maatregelen uitgevoerd. Dit combinatiepakket bestaat uit maatregelen rond langzaam verkeer (fiets en voetganger), logistiek, stations(omgevingen), smart mobility, ruimtegebruik en lokaal HOV. In deze periode wordt de HOV-lijn van CS naar Voorburg en aansluiting op de bestaande lijn naar Delft aangelegd. In afbeelding 4.2 is een grafische, versimpelde weergave te zien van deze ontwikkelingen en maatregelen.



Afbeelding 4.2: overzichtswaergave maatregelen no-regretpakket en maatregelen tot 2030.

Tot 2040: Regionaal HOV

Op de lange termijn vindt mogelijk nog enige verdere gebiedsontwikkeling plaats tot het niveau van het volledige bouwprogramma dat in deze Verkenning als referentie is gebruikt. Ook kan de HOV-lijn uitgebreid worden naar Zoetermeer en Scheveningen. Hierdoor komt het gebied direct in verbinding te staan met Delft, Zoetermeer en Scheveningen, en via de RandstadRail met Pijnacker en Rotterdam. Eén van de regionale HOV-stations kan in deze fase worden uitgerust als 'Mega hub' (grote multimodale P&R met extra voorzieningen). De realisatie van het regionale HOV – in samenhang met de andere mobiliteitsmaatregelen – zorgt voor een modal shift in het gebied, het opvangen van de mobiliteitsgroei én een betere regionale bereikbaarheid van CID-Binckhorst. Deze tot 2040 voorziene maatregelen zijn weergegeven in afbeelding 4.3.



Afbeelding 4.3: overzichtswaergave maatregelen no-regretpakket en maatregelen tot 2040.

4.3 Alternatief 1: HOV-tram

Dit Alternatief vult het HOV in met een HOV-tram op maaiveld. Het materieel rijdt veelal op een eigen baan maar kan ook met het verkeer meerijden waar nodig. De halte afstanden bedragen ongeveer 750-1.000 m. De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd. Het tracé loopt van Den Haag CS via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar Station Voorburg. De aansluiting vanuit de Maanweg naar Station Voorburg is middels een ongelijkvloerse inpassing. Dit station behoudt zijn huidige locatie en aansluiting op het hoofdspoor, maar wordt middels een extra viaduct uitgebreid met een extra spoor en perron voor de HOV-tram. Voorbij de Maanweg loopt de tak naar Delft op de Binckhorstlaan verder naar de prinses Mariannelaan, waar via de Geestbrugweg wordt aangesloten op de huidige infrastructuur van lijn 1. De voertuigen hebben een hoge capaciteit en kunnen gekoppeld worden. Ook maakt de eigen baan een hoge gemiddelde snelheid (circa 25 km/u) en frequentie mogelijk. Hierdoor kan de tram dagelijks 10.000-20.000 reizigers vervoeren. Voor het koppelen van voertuigen moeten de haltes op de lijn naar Delft wel worden aangepast.



Afbeelding 4.5: impressie van HOV-tram

Fasering HOV

Tot 2023 wordt de basis voor dit Alternatief gelegd door het no-regretpakket. Hieronder valt het aanpassen van de viaducten bij de spoorbundel en het aanleggen van een vrijliggende baan door de Binckhorst.

Tot 2030 wordt de infrastructuur voor het gedeelte van de lijn van CS tot station Voorburg aangelegd, evenals de infrastructuur door de prinses Mariannelaan en Geestbrugweg om aansluiting op het traject van lijn 1 te verwezenlijken. Voor 2030 kan de lijn dan in gebruik worden genomen. Ook worden tot 2030 de overige maatregelen in het combinatiepakket uitgevoerd. Dit omvat onder andere het invoeren van het verkeerscirculatieplan (waardoor doorgaand verkeer niet langer door het gebied rijdt), de aanleg van veilige voetgangersinfrastructuur en van fietsenstallingen bij de HOV-haltes.

Na 2030 kan worden besloten om de lijn door te trekken naar station Zoetermeer-Lansingerland. Vanaf station Voorburg zal de tram parallel rijden aan de A12. Dit gebeurt waar mogelijk op maaiveld en waar nodig op +1. Ter hoogte van RandstadRail station Nootdorp wordt een overstapstation aangelegd. Tussen station Voorburg en station Zoetermeer-Lansingerland wordt de gemiddelde halteafstand en snelheid hoger.

4.4 Alternatief 2: Lightrail

Dit Alternatief vult het HOV in met een lightrailverbinding die ongelijkvloers rijdt waar dat moet en op maaiveld (op een vrijliggende baan) waar dat kan. Dit vertaalt zich in de overbrugging van knelpunten in (drukke delen van) de stad en een vrije baan op maaiveldniveau buiten de (drukke delen van de) stad. Kruisingen worden overal ongelijkvloers uitgevoerd. Halteafstanden zijn relatief groot: 1.000-2.000 m. Dit alles maakt een hoge gemiddelde snelheid, van circa 30 km/u in het lokale gedeelte, en een hoge frequentie mogelijk.

Het tracé loopt op maaiveld van Den Haag CS over de Lekstraat. Na de viaducten gaat de lijn op de Binckhorstlaan naar +1 en zo verder via de Maanweg naar Station Voorburg. De aansluiting vanuit de Maanweg naar Station Voorburg is middels een ongelijkvloerse inpassing. Dit station behoudt zijn huidige locatie en aansluiting op het hoofdspoor, maar wordt middels een extra viaduct uitgebreid met een extra spoor en perron voor de lightrail. Voorbij de Maanweg loopt de

tak naar Delft op maaiveld op de Binckhorstlaan verder naar de prinses Mariannelaan, waar via de Geestbrugweg wordt aangesloten op de huidige infrastructuur van lijn 1. De voertuigen hebben een grote capaciteit en kunnen gekoppeld of dubbel gekoppeld rijden. Tezamen leidt dit tot een dagelijkse capaciteit van 20.000-60.000 reizigers.



Afbeelding 4.6: impressie van Lightrail

Fasering Lightrail

Tot 2023 wordt de basis voor dit Alternatief gelegd door het uitvoeren van het no-regretpakket. Hieronder valt het aanpassen van de viaducten bij de spoorbundel, de aanleg van een vrijliggende baan onder de viaducten door en het inrichten van het maaiveld in de Binckhorst voor de aanleg van het viaduct.

Tot 2030 wordt de infrastructuur voor het gedeelte van de lijn van CS tot station Voorburg aangelegd, evenals de infrastructuur door de prinses Mariannelaan en Geestbrugweg om aansluiting op het traject van lijn 1 te verwezenlijken. Voor 2030 kan de lijn dan in gebruik worden genomen. Ook worden tot 2030 de overige maatregelen in het combinatiepakket in uitvoering gebracht. Dit omvat het invoeren van het verkeerscirculatieplan (waardoor doorgaand verkeer niet door het gebied rijdt), het aanleggen van veilige voetgangersinfrastructuur en het aanleggen van fietsenstallingen bij de lightrailhaltes.

Na 2030 kan worden besloten om de lijn door te trekken naar station Zoetermeer-Lansingerland. Vanaf station Voorburg zal de lightrail dan verder rijden parallel aan de A12. Dit gebeurt waar mogelijk op maaiveld en waar nodig op +1. Ter hoogte van RandstadRail station Nootdorp wordt een overstapstation aangelegd. De sprinter die op het hoofdspoor tussen Den Haag CS en Zoetermeer-Lansingerland rijdt, kan gediscontinueerd worden, wat de functie van de tussenliggende treinstations (Voorburg, Den Haag Ypenburg, Zoetermeer Oost) verandert.

4.5 Alternatief 3: Bus + ART/Tram

Dit Alternatief vult het HOV in met een hoogfrequente busdienst door de Binckhorst. Het principe achter dit Alternatief is dat door op de middellange termijn een HOV-busverbinding door de Binckhorst te realiseren, er aan de directe vervoersvraag wordt voldaan. Zo worden op de lange termijn verschillende opties open gehouden. Dit biedt ruimte om later een ander systeem aan te leggen in het geval van onvoorziene vraagontwikkeling of als gevolg van technologische

innovaties. De busdienst hanteert relatief grote halte afstanden van 750-1.000 m. De bussen rijden op een eigen baan met grote cirkelbogen om een gemiddelde snelheid van circa 20 km/u en een hoge frequentie te kunnen realiseren. Waar overig verkeer gekruist wordt, worden de kruisingen wel gelijkvloers uitgevoerd.

Het tracé loopt van Den Haag CS via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar Station Voorburg. De aansluiting vanuit de Maanweg naar Station Voorburg is middels een ongelijkvloerse inpassing. Dit station behoudt zijn huidige locatie en aansluiting op het hoofdspoor, maar wordt middels een extra viaduct uitgebreid met een extra spoor en perron voor de HOV-bus. Er is geen fysieke aansluiting op het huidige tramnetwerk. Deze blijft op het huidige tracé over de Haagweg naar station HS rijden. De voertuigen hebben in vergelijking met tram of lightrail een lagere capaciteit, maar kunnen geleed of dubbelgeleed worden uitgevoerd. Bovendien kan door met een hoge frequentie te rijden een capaciteit van 20.000 reizigers per dag worden gerealiseerd.

Tot 2030 bus; na 2030 ART of tram

De verwachting is dat de bus onvoldoende capaciteit zal kunnen bieden voor de regionale doorkoppeling van het HOV. Bovendien is het niet mogelijk om de HOV-bus door te koppelen op bestaande railinfrastructuur. Bij de keuze voor een ander systeem liggen de HOV-tram of de Autonomous Rail Rapid Transit (ART) voor de hand. De ART is een innovatieve vorm van openbaar vervoer: een zelfrijdende tram zonder chauffeur. Deze techniek is op dit moment nog niet buiten China toegepast, maar zal zich de komende jaren mogelijk bewijzen.

De keuze voor de invulling van het regionale HOV maakt het mogelijk om in te spelen op risico's die op de korte termijn spelen bij het implementeren van de ART, (onzekerheid in technologische innovaties en aansluiting op systemen in de rest van de stad), tegen die tijd niet meer spelen en daardoor de implementatie van een ART-systeem mogelijk of zelfs wenselijk wordt. Het lokale gedeelte van de lijn moet dan omgebouwd worden. Voor de ART vraagt dit om het aanbrengen van een geleidesysteem en mogelijk het aanpassen van de haltes. Voor de HOV-tram vraagt dit om het realiseren van rails en bovenleiding.

Net als in de andere Kansrijke Alternatieven zal de HOV-verbinding vanaf station Voorburg parallel aan de A12 rijden. Dit gebeurt waar mogelijk op maaiveld en waar nodig op +1. Ter hoogte van RandstadRail station Nootdorp wordt een overstapstation aangelegd. Tussen station Voorburg en station Zoetermeer-Lansingerland wordt de gemiddelde halte-afstand en snelheid hoger.



Afbeelding 4.7: impressie van Autonomous Rail Rapid Transit (ART).

Fasering van HOV Bus + Art/Tram

Tot 2023 wordt de basis voor dit Alternatief gelegd door het uitvoeren van het no-regretpakket. Hieronder valt het aanpassen van de viaducten bij de spoorbundel en het aanleggen van een vrijliggende baan door de Binckhorst.

Tot 2030 wordt de infrastructuur voor het gedeelte van de lijn van CS tot station Voorburg aangelegd. Ook worden met het oog op de toekomst de bruggen en viaducten extra versterkt voor het eventueel dragen van rails en tram. Voor 2030 kan de buslijn dan in gebruik worden genomen. Ook worden tot 2030 de overige maatregelen in het combinatiepakket in uitvoering gebracht. Dit omvat het invoeren van het verkeerscirculatieplan (waardoor doorgaand verkeer niet door het gebied rijdt), het aanleggen van veilige voetgangersinfrastructuur en het aanleggen van fietsenstallingen bij de HOV-haltes.

Na 2030 kan de regio de keuze maken voor ART of tram om de lijn door te koppelen naar station Zoetermeer-Lansingerland.

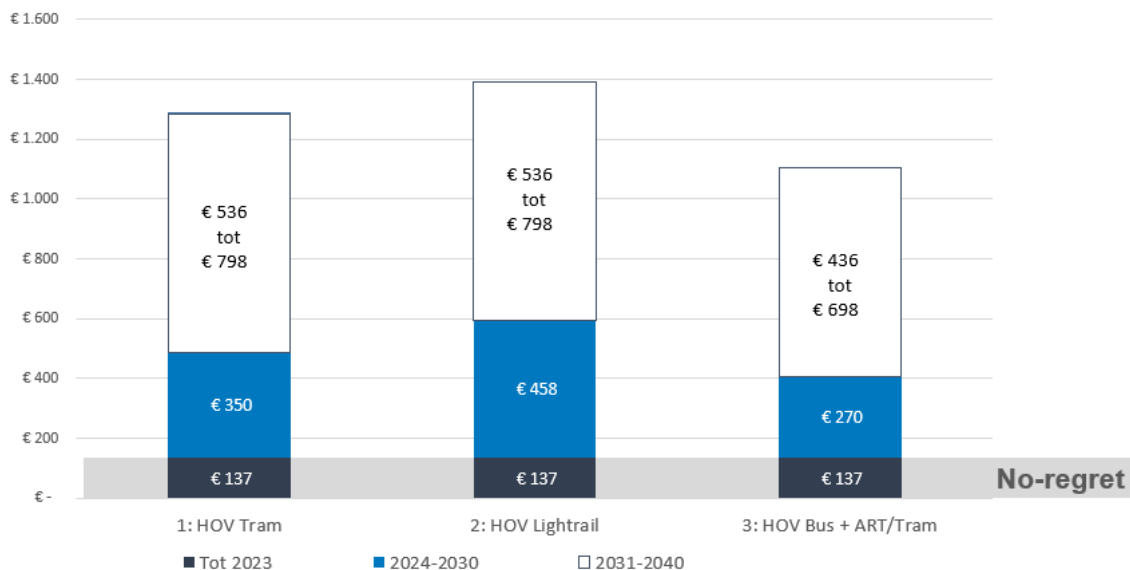
4.6 Bronnen

- Startdocument Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport uitwerking Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, augustus 2019).
- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport effectenstudies en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, oktober 2019).

5 Financiën en Marktsan

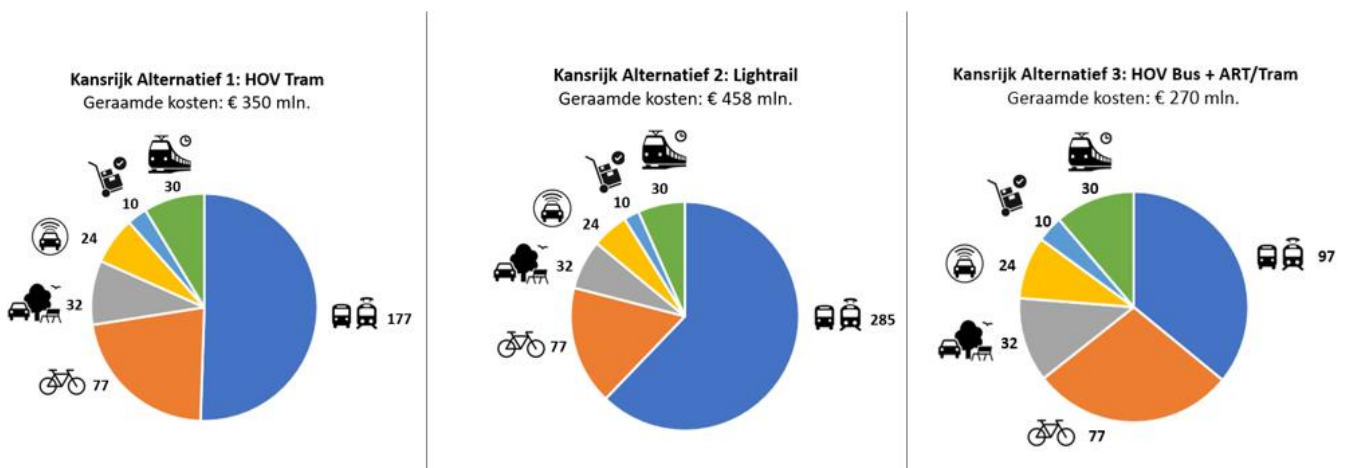
5.1 Investeringsen

In afbeelding 5.1 en afbeelding 5.2 tonen wij een samenvatting van de geraamde kosten van de Kansrijke Alternatieven. In afbeelding 5.1 zijn de kosten van de drie Kansrijke Alternatieven inzichtelijk gemaakt voor de korte (tot 2023), middellange (tot 2030) en lange termijn (tot 2040). Voor de maatregelen in fase 2 (2024-2030) zijn investeringen van tussen de € 270 mln en € 458 mln benodigd.¹ Vanwege onzekerheden rond de ruimtelijke inpassing van het regionale HOV geven wij voor fase 3 (2031-2040) een bandbreedte weer.



Afbeelding 5.1: benodigde investeringen voor de drie Kansrijke Alternatieven (indicatief), in € mln.

In afbeelding 5.2 tonen wij voor elk Kansrijk Alternatief de kosten per mobiliteitsthema in fase 2 (2024-2030).



Afbeelding 5.2: verdeling van de kosten per thema voor Kansrijke Alternatieven 1, 2 en 3 in € mln. (raming op basis van maatregelen in fase 2, 2024-2030).

¹ Passend bij de fase van een Verkenning is deze raming uitgevoerd op basis van kengetallen met een variatiecoëfficiënt (een maat voor de nauwkeurigheid van de kostenraming) van 50%.

Om een indruk te geven van de maatregelen waaruit de taartdiagrammen zijn opgebouwd, geven wij onderstaand de maatregelen per thema weer voor Kansrijk Alternatief 1: HOV Tram. In Bijlage 3 tonen wij voor elk van de Kansrijke Alternatieven een gedetailleerd overzicht van maatregelen en kosten.

Tabel 5.1: Thema's, kosten en maatregelen van Kansrijk Alternatief 1: HOV Tram (fase 2, 2024-2030).

Thema	Maatregel
HOV Tram (€177 mln)	HOV Tramlijn door de Binckhorst
	Haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit
	Aanpassen viaducten
Langzaam verkeer (€77 mln)	Trekvlies tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam
	Aanvullend pakket van fietsmaatregelen (met onder andere een verbinding Waldorpstraat-Parallelweg, een fietsverbinding over spoorbundel/A12 ten oosten van de Binckhorst en een verbinding tussen Rijswijkseweg en Binckhorstlaan over de Trekvlies).
	Veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn
	Veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl. stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID-gebied tbv de last mile
Ruimtegebruik (€32 mln)	Verkeerscirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid
	Herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit
	Herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen t.b.v. betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS
Smart Mobility (€23,7 mln)	Mini-hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen
	Algehele bevordering deel- en Maas concepten
	Slim verkeersmanagement: dynamische routing en iVRIs door het gehele gebied
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonderabri.
Logistiek (€10 mln)	Logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld
	Bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld
Stationsomgevingen (€30,5 mln)	Fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS
	Verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI
	Upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI
	Upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS
	Upgrade fietsroute Jan van Riebeeckstraat en Anna van Buerenstraat
	Opwaarderen interwijk tunnel HS
	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
	Overbouwen perrons CS
	Doortrekken Haagse Loper CS Oost

5.2 Bekostiging

Voor het nemen van een Voorkeursbeslissing moet er zicht zijn op dekking van de kosten van het maatregelenpakket. De financiële middelen voor de korte termijn moeten op dat moment ook al beschikbaar zijn.

Overheidsbijdragen

Een deel van de dekking zal kunnen worden gevonden in bijdragen van de opdrachtgevende overheden. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van budgetten van de Rijksoverheid (zoals MIRT/Mobiliteitsfonds en de maatregelen voor de woningmarkt, waarin voor de bouw van betaalbare woningen wordt bijgedragen aan infrastructurele ontsluiting), budgetten van regionale en lokale overheden (zoals BDU en andere eigen middelen) en een mogelijk investeringsfonds waar het Rijk aan werkt (de invulling hiervan is op dit moment nog niet bekend).

Per 1 januari 2021 zal het nieuwe Mobiliteitsfonds in werking treden als vervanger van het Infrastructuurfonds. De Verkenning CID-Binckhorst leverde als 'proeftuin' in de tweede helft van 2019 input voor de ontwikkeling van het wetsvoorstel voor het Mobiliteitsfonds.

Alternatieve bekostiging

Onderzoek versnellen bekostiging van verstedelijking

De G4 en het Rijk werken aan de uitwerking van potentiële knoppen voor alternatieve bekostiging van verstedelijking. De start hiervan was -ondersteund door McKinsey- een werkdocument met mogelijkheden voor versnelling van bekostiging van verstedelijking. Het document onderschrijft dat de urgente versnelling van de verstedelijkingsopgaven vraagt om nieuwe en vernieuwde instrumenten en middelen, ook omdat de schaal ten minste vergelijkbaar is met de opgave ten tijde van de gebundelde deconcentratie of de VINEX.

De inzichten zijn gebruikt in de verdere uitwerking van knoppen voor alternatieve bekostiging door de G4 en het Rijk. Voor een viertal gebieden in de G4 zijn business cases ontwikkeld voor de concretisering van de handelingsperspectieven. De Binckhorst is één van deze gebieden. De kennis die hiermee is verzameld wordt benut voor de rapportage van de studiegroep Alternatieve Bekostiging onder leiding van de secretaris-generaal van het Ministerie van IenW. Deze rapportage is naar verwachting eind 2019 beschikbaar. De resultaten worden benut bij de uitwerking van de oplossingen voor alternatieve bekostiging in CID-Binckhorst.

Alternatieve bekostiging in de volgende fase concretiseren

Eén van de opgaven voor de volgende fase van deze Verkenning is het concreet maken van de alternatieve bekostiging. De basis hiervoor is gelegd in het door Rebel opgeleverde rapport over de potentie van alternatieve bekostigingsmogelijkheden in CID-Binckhorst (2018). Ook gebruiken wij de inzichten uit het traject van G4 en Rijk. Op basis van de verschillende trajecten rond dit thema maken wij een selectie van de 'knoppen' die voor het gebied interessant zijn. Per 'knop' zal de opbrengstpotentie worden onderzocht en (waar mogelijk) geëffectueerd. Het doel is om de alternatieve bekostigingsmogelijkheden onderdeel te laten zijn van de dekking van de kosten van het maatregelenpakket van fase 2 (2024-2030).

5.3 Resultaten van de Marktscan

In de Marktscan is onderzocht of vroegtijdige inschakeling van marktpartijen meerwaarde kan bieden (en, als dit het geval is, hoe deze marktbetrokkenheid vorm kan krijgen). Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden voor alternatieve financiering, het stimuleren van innovatie en mogelijke effectieve combinaties van het in de markt zetten van projecten. De Marktscan is breed van karakter en behelst gebiedsontwikkeling, woningbouw, infrastructuur, mobiliteit in de brede zin van het woord. Daarnaast gaat het om een verre horizon, tot 2040. Voor CID-Binckhorst zijn drie scenario's voor marktbenadering uitgewerkt.

De Marktscan wijst uit dat het maximaal inzetten op de samenwerking tussen overheid en markt in CID-Binckhorst zinvol lijkt. Dit scenario kenmerkt zich door een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling, opgebouwd rond flexibele, gebalanceerde overeenkomsten. Er kunnen grote voordelen zitten aan deze insteek als het gaat om alternatieve financiering en innovatie, vooral omdat de risico's gespreid worden.

Dat vraagt ten aanzien van het contracteren en aanbesteden:

- Een doorwrochte opzet van de contractstrategie, waarin vooral aandacht is voor slimme combinaties tussen projecten en percelen, en gewenste combinaties van marktdisciplines;
- Contracten zullen maatwerk moeten zijn, met als algemene basis het streven naar samenwerking, op basis van respect van elkaars belangen. De hedendaagse bouwteamcontracten kunnen daarbij een basis vormen.
- De wijze van aanbesteden (selecteren) kenmerkt zich door intensief contact met de markt, door het houden van marktconsultaties, en de keuze van procedures waarin overleg mogelijk is (zoals de concurrentiegerichtte dialoog).

Wij voegen een meer gedetailleerde beschrijving van de inzichten uit de Marktscan toe in Bijlage 4. In de Beoordelingsfase van de Verkenning wordt de Marktscan opgevolgd door de Marktconsultatie. In de Marktconsultatie worden onder andere de Kansrijke Alternatieven getoetst bij marktpartijen en worden de vormen van marktbenadering nader uitgewerkt.

5.4 Bronnen

- Alternatieve bekostigingsmogelijkheden Schaalsprong Regionale Mobiliteit, Central Innovation District-Binckhorst (Rebel, 2018).
- Marktscan Verkenning CID-Binckhorst (Witteveen+Bos en TwynstraGudde, oktober 2019).
- Startdocument Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Projectplan Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport effectenstudies en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, oktober 2019).
- Kamerbrief 'Maatregelen Woningmarkt' (Minister van BZK, 17 september 2019).

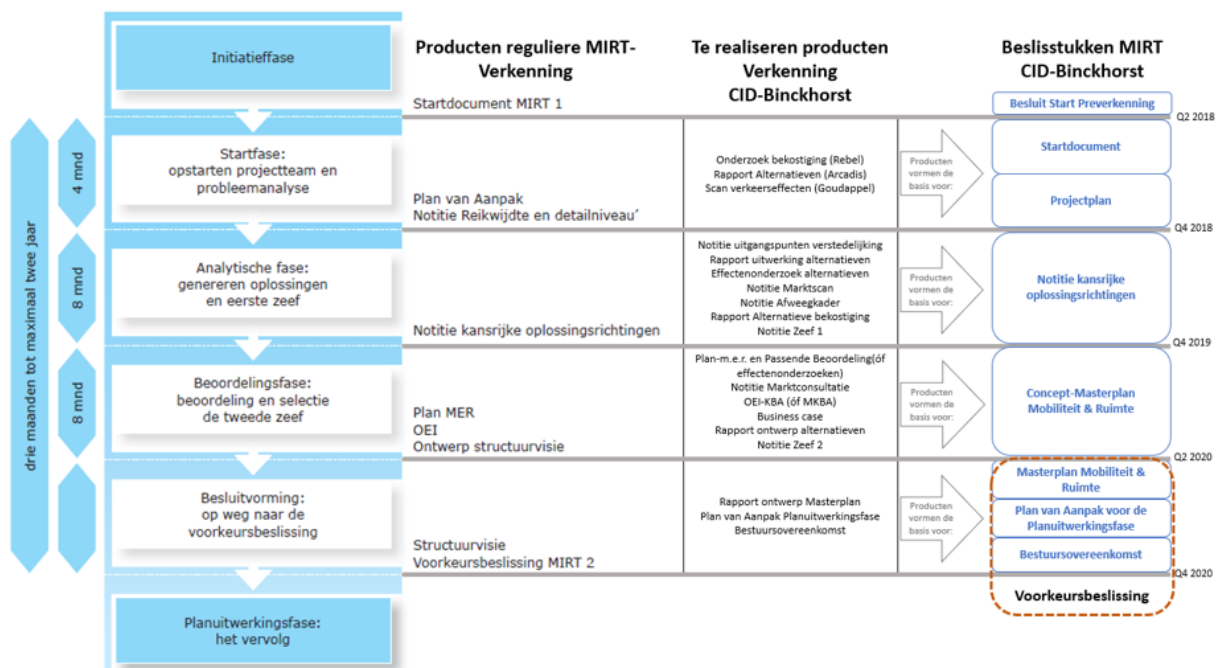
6 Vervolgproces: naar een Voorkeursbeslissing

6.1 Naar een Voorkeursbeslissing

Het komende jaar start de Verkenning met de Beoordelingsfase op weg naar de Voorkeursbeslissing bij het BO MIRT in het najaar van 2020. De Voorkeursbeslissing gaat over de maatregelen van het Voorkeursalternatief voor de middellange termijn (2024-2030). Hiervoor is zicht op de bekostiging van de maatregelen vereist.

In de Spelregels maakten partijen afspraken over de onderliggende producten die de basis vormen voor de Voorkeursbeslissing. Dit zijn:

- Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte;
- Plan van Aanpak voor de Planuitwerkingsfase;
- Bestuursovereenkomst voor de Planuitwerkingsfase, waarin onder andere de bijdragen van partijen zijn vastgelegd.



Afbeelding 6.1: Producten die de basis vormen voor de Voorkeursbeslissing in het BO MIRT in Q4 2020 (Bron: Spelregels Verkenning CID-Binckhorst, vastgesteld in Programmaraad Move van juli 2019).

Parallel aan de Verkenning werken we verder aan de realisatie van het no-regretpakket. In 2020 wordt de projectorganisatie opgezet en maken we afspraken over planvorming, voorbereiding en uitvoering van de projecten. Hierbij houden we er rekening mee dat de projecten geborgd worden in de relevante ruimtelijke plannen (omgevingsplan of bestemmingsplan). Voor het no-regretpakket zal een proces rond monitoring en evaluatie worden ontwikkeld. Ook werken wij de Bestuursovereenkomst uit in een Realisatieovereenkomst.

6.2 Aanpak van de Beoordelingsfase

De komende maanden maken wij een werkplan voor de Beoordelingsfase van de Verkenning. Het werkplan is een uitwerking van het Projectplan van de Verkenning (vastgesteld in het BO MIRT van november 2018). Het werkplan bevat de activiteiten voor de periode tot en met de Voorkeursbeslissing. Hierbij houden we rekening met de afspraken in de maatwerk-Spelregels van deze Verkenning (vastgesteld door de Programmaraad op 16 juli 2019). Ook houden we rekening met de ontwikkelingen en inzichten rond de milieu-effectrapportage, Programmatische Aanpak Stikstof, de samenhang met de Adaptieve Ontwikkelstrategie en participatie en communicatie.

Plan-m.e.r.

Advies van Pels Rijcken wijst uit dat het Masterplan Duurzame Mobiliteit en Ruimte plan-m.e.r.-plichtig is. Het Masterplan zal op hoofdlijnen het ruimtelijke beleid bevatten voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem van CID-Binckhorst én het zal het Voorkeursalternatief bevatten (en daarmee een tracé voor het HOV aanwijzen). Door deze kenmerken is het Masterplan kaderstellend. Het Masterplan wordt daarom juridisch gezien als Structuurvisie.

De precieze scope van de plan-m.e.r. en de gevolgen voor de planning van zowel Verkenning als no-regretpakket worden op korte termijn inzichtelijk gemaakt. Dit kan betekenen dat maatregelen uit het no-regretpakket die raken aan het HOV pas kunnen worden uitgevoerd na het afronden van de plan-m.e.r. Het gaat hier onder meer over het aanpassen van de viaducten aan de kop van de Binckhorstlaan.

Programmatische Aanpak Stikstof

Door de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) kunnen voor veel ruimtelijke projecten momenteel geen vergunningen worden uitgegeven. Dit kan gevolgen hebben voor de aanpak van deze Verkenning.

Regionale doorkoppeling en de Adaptieve Ontwikkelstrategie

Regionale doorkoppeling van het HOV is onderdeel van alle Kansrijke Alternatieven. De regionale doorkoppeling is ook onderdeel van de Adaptieve Ontwikkelstrategie (AOS) die is ontwikkeld in de werkplaats Metropoolaan OV en Verstedelijking en met het Toekomstbeeld OV.

Tot op heden blijken de beelden van de Verkenning CID-Binckhorst kansrijk binnen de Adaptieve Ontwikkelstrategie. Het creëren van wederkerigheid (bijvoorbeeld het verlagen van parkeernormen als 'tegenprestatie' voor investeringen in mobiliteit) en de regionale doorkoppeling in het HOV van Den Haag CS naar Delft en/of Zoetermeer levert hieraan een belangrijke bijdrage. In de Beoordelingsfase van de Verkenning is het zaak om te zorgen dat de gekozen oplossing voor het regionale HOV zowel op het niveau van het OV-netwerk (dat valt onder de AOS), op het niveau van CID-Binckhorst als in afstemming met het Verstedelijkingsakkoord past.

Participatie en communicatie

Onderdeel van het werkplan is een aanpak voor participatie en communicatie. Deze aanpak zet in op het vroegtijdig betrekken van partijen vanuit de gedachten samenspraak, samenhang en samenspel. Hierbij zoeken we de aansluiting met participatie en communicatie vanuit raakvlakprojecten (bijvoorbeeld de Adaptieve Ontwikkelstrategie, de Schaa sprong OV, de gebiedsontwikkelingen CID en Binckhorst, de mobiliteitstransitie Gemeente Den Haag en activiteiten van de gemeenten rondom het projectgebied).

6.3 Bronnen

- Projectplan Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst (VINU, november 2018).
- Spelregels Verkenning CID-Binckhorst (vastgesteld in Programmaraad MoVe, juli 2019).
- Advies Verkenning CID-Binckhorst m.e.r. en PAS (Pels Rijcken, 23 oktober 2019).

Bijlage 1: Afweegkader Analytische Fase

Om te komen tot goede combinaties van maatregelen is het noodzakelijk te definiëren aan welke doelen deze combinaties bij moeten dragen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het Afweegkader dat volgde uit de werksessies. De drie opgaven van de Verkenning zijn vertaald naar doelstellingen. Deze doelstellingen zijn op hun beurt weer vertaald tot meetbare criteria. Bij het benoemen van de criteria is rekening gehouden met een passend abstractieniveau voor deze fase van de Verkenning.

Afweegkader

Wij geven het gehanteerde Afweegkader in de Analytische fase hieronder weer.

Tabel B1.1: Afweegkader bij de Analytische fase van de Verkenning CID-Binckhorst.

Opgave	Doelstelling/aspect	Criterium
Realiseren van de verstedelijkingsopgave	Verstedelijking	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma
		Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket
	Agglomeratiekracht: economisch	Verbinding met kennisclusters
		Nationale bereikbaarheid
		Internationale bereikbaarheid
	Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen
		Ruimtegebruik
		Leefbaarheidsknelpunten
Wegnemen/beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid	Mobiliteitstransitie	Mate van stimuleren transitie auto naar ander modaliteiten
	Adaptiviteit	Mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd
	Duurzaamheid	Bijdragen aan klimaatadaptatie
	Beperken (NMCA) knelpunten hoofdwegennet	Effect op filevorming rond knelpunten op het hoofdwegennet
Bijdragen aan ambities OV en fiets	Beperken (NMCA) knelpunten spoor	Effect op bestaande knelpunten
	Beperken bestaande (NMCA) knelpunten bus, tram, metro	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten
	Bijdrage aan ambities OV	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV-netwerk
Financiële haalbaarheid	Bijdrage aan ambities fiets	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk
	Bijdrage aan ketenmobiliteit	Robuustheid en betrouwbaarheid van het integrale vervoerssysteem
	Betaalbaarheid	Kosten in relatie tot kansen voor financiering

Opgave	Doelstelling/aspect	Criterium
	Kosten/baten	Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)
	Risico's	Risico's financierbaarheid en projectrisico's

Na het uitvoeren van de modelonderzoeken en de interpretatie door experts werd het mogelijk om de Alternatieven scores te geven op de criteria van het Afweegkader. De effectenbeoordeling is gedaan op basis van kwantitatieve en deels op basis van kwantitatieve analyse. Hiervoor is de onderstaande schaal gebruikt:

Beoordeling	Toelichting
++	sterk positief effect, grote kans, grote bijdrage aan / volledig doelbereik
+	positief effect, bijdrage aan doelbereik
0	neutraal, geen duidelijke effecten / bijdrage
-	negatief effect, leidt tot mitigeerbare knelpunten
--	sterk negatief effect, voldoet niet aan de eis voor een kansrijk alternatief (effect leidt tot onvoldoende doelbereik of betekent dat oplossingsrichting niet maakbaar, haalbaar of financieerbaar is)

Afbeelding B1.1: Scoringsschaal bij het Afweegkader.

Het gevulde Afweegkader is onderdeel van de rapportage Effectenstudies en Kansrijke Alternatieven.

Bronnen

- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport effectenstudies en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, oktober 2019).

Bijlage 2: Drie belangrijke inzichten uit het onderzoek

Op basis van de onderzoeken zijn we gekomen tot de volgende drie inzichten die we gebruikten bij het definiëren van de drie Kansrijke Alternatieven.

Inzicht: regionaal HOV vangt de mobiliteitsgroei op en verbetert de bereikbaarheid

De onderzochte pakketten van maatregelen dragen positief bij aan de mobiliteitsgroei en verbetering van de bereikbaarheid. De meest significante verbetering van de bereikbaarheid wordt echter behaald met het regionaal doortrekken van de HOV-lijn op de lange termijn (tot 2040). Door deze ingreep neemt niet alleen het aantal snel bereikbare gebieden toe, maar door de economische significantie van deze gebieden, neemt ook het aantal bereikbare banen aanzienlijk toe.

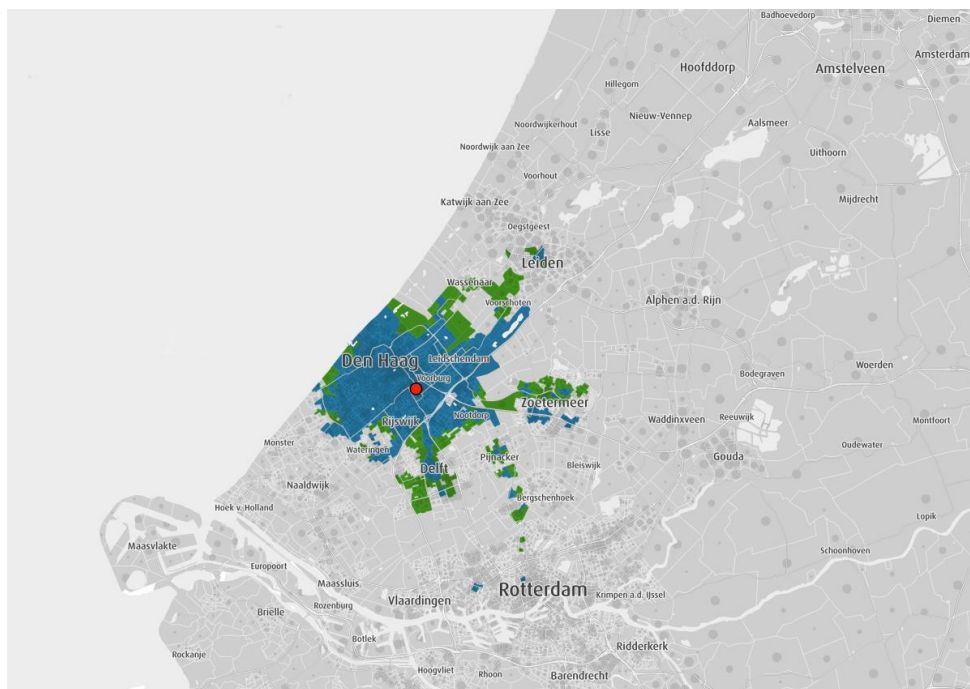
Afbeeldingen B2.1 tot en met B2.3 tonen de verbetering van de geografische bereikbaarheid als gevolg van het combinatiepakket van maatregelen (met lokaal HOV, tot 2030) en het regionale HOV (tot 2040). De geografische bereikbaarheid in het referentiescenario (zonder maatregelen) is weergegeven in blauw; de extra bereikbare gebieden door de maatregelen in groen. De reistijden binnen het blauwgekleurde gebied zullen door de maatregelen bovendien afnemen.



Afbeelding B2.1: toename bereikbare gebieden met de fiets binnen 15 minuten (links) en 30 minuten (rechts) bij combinatiepakket tot 2030.

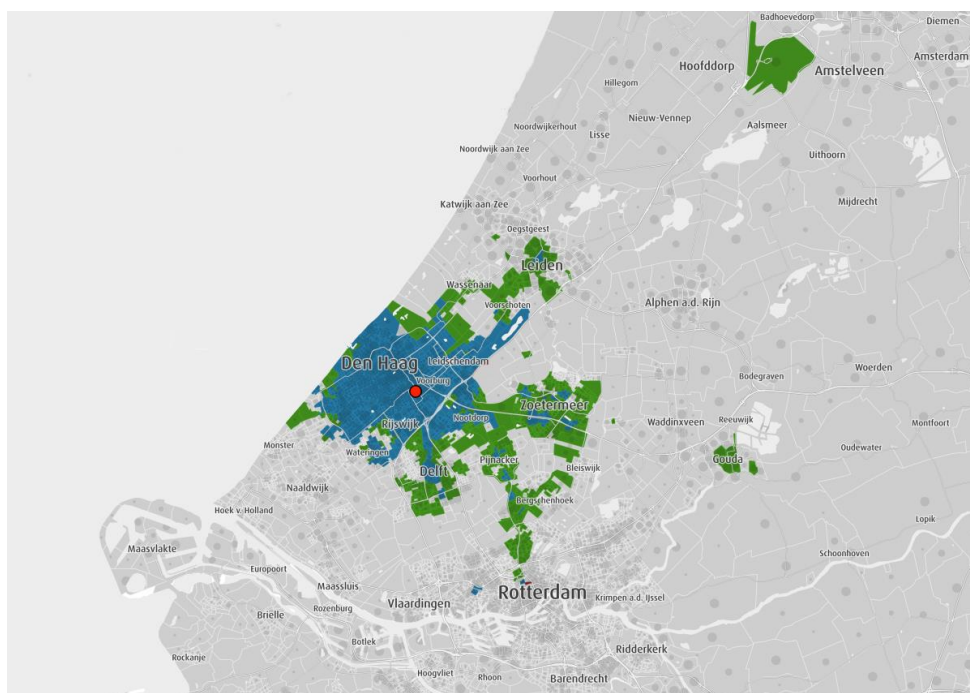
Afbeelding B2.1 geeft de fietsbereikbaarheid weer. Het aantal bereikbare gebieden met de fiets neemt aanzienlijk toe door de maatregelen. Het betreft hier de situatie in 2030 waarin het no-regretpakket (2019-2023), het combinatiepakket met maatregelen (2024-2030) en de fietsmaatregelen uit de Korte Termijn Aanpak zijn gerealiseerd.²

² Partijen spraken af dat besluitvorming over de KTA-maatregelen voor CID-Binckhorst in 2020 aan de orde is.



Afbeelding B2.2: toename bereikbare gebieden met lokaal HOV (CS-Voorburg) binnen 45 minuten bij combinatiepakket tot 2030.

Afbeelding B2.2 toont dat de bereikbaarheid van de Binckhorst door de aanleg van lokaal HOV en de andere maatregelen uit het combinatiepakket in alle windrichtingen aanzienlijk verbetert.



Afbeelding B2.3: toename bereikbare binnen 45 minuten bij combinatiepakket tot 2040 (inclusief regionaal HOV CS – Delft en CS – Zoetermeer).

De meest significante toename van bereikbare gebieden, ook richting economisch belangrijke locaties zoals Schiphol en Rotterdam, wordt echter veroorzaakt door het regionaal doortrekken van de HOV-lijn op de lange termijn. Dit is te zien in afbeelding B2.3.

Toename van bereikbare banen door mobiliteitsmaatregelen

Op basis van deze geografische bereikbaarheid kan ook bepaald worden hoeveel banen er binnen een bepaalde reistijd bereikt kunnen worden vanuit het gebied. In tabel B2.1 geven wij een overzicht van het verschil in aantal bereikbare banen als gevolg van de mobiliteitsmaatregelen. Te zien is dat al bij het combinatiepakket van maatregelen tot 2030 een aanzienlijke winst geboekt wordt voor OV en fiets, maar dat het meest significante verschil te zien is als gevolg van de regionale HOV-lijn in 2040: een toename van het aantal bereikbare banen met 55 % ten opzichte van de referentiesituatie.

	Referentiesituatie	Maatregelenpakket zonder HOV	Maatregelenpakket lokaal HOV	Maatregelenpakket regionaal HOV
Bereikbare banen auto <i>Vershil t.o.v. referentie</i>	1.795.000 -	1.795.000 0%	1.782.000 -1%	1.794.000 0%
Bereikbare banen fiets <i>Vershil t.o.v. referentie</i>	516.000 -	530.000 +3%	521.000 +1%	521.000 +1%
Bereikbare banen OV <i>Vershil t.o.v. referentie</i>	420.000 -	420.000 +0%	489.000 +16%	652.000 +55%

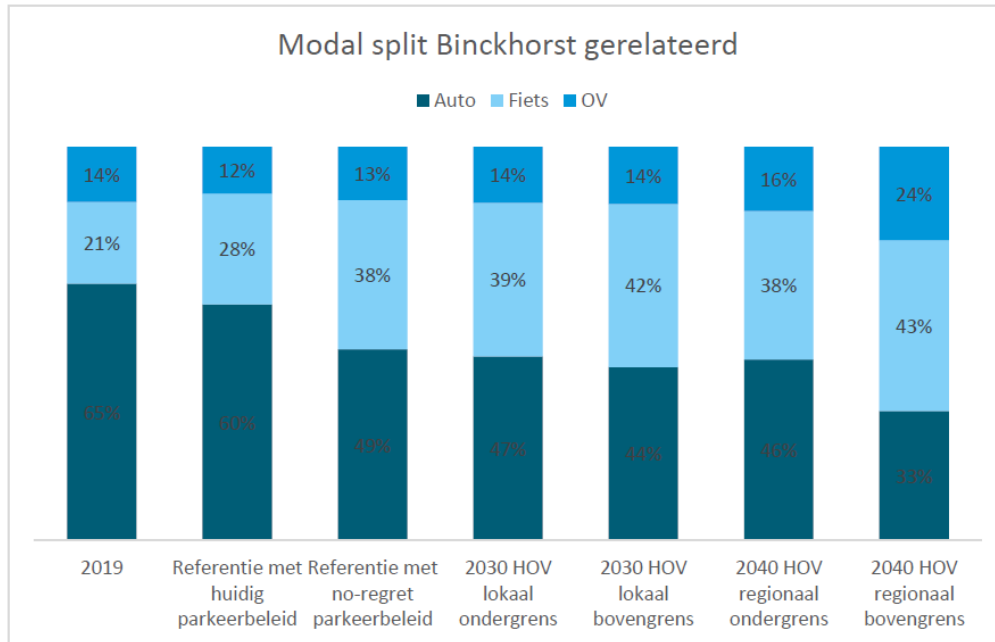
Tabel B2.1: Bereikbare banen binnen 45 minuten in de ochtendspits met verschillende modaliteiten in 2040, model: V-MRDH (Bron: Rapportage Effecten en Kansrijke Alternatieven, Witteveen+Bos, oktober 2019).

Inzicht: combinatie van HOV, fiets en andere maatregelen leidt tot modal shift

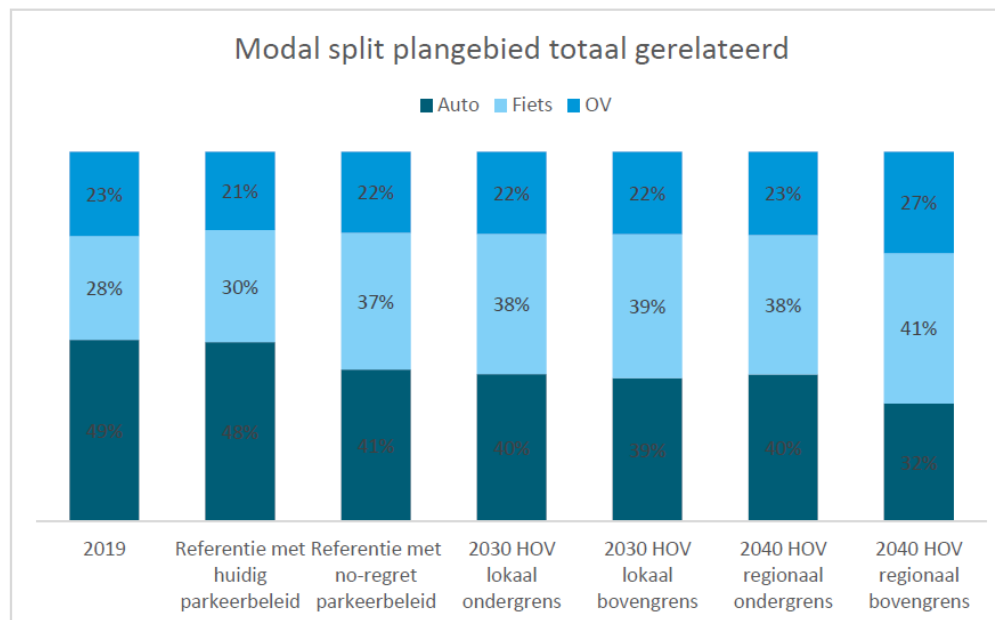
Uit deze Verkenning blijkt dat een combinatiepakket van maatregelen effectief is in het veroorzaken van een mobiliteitstransitie. Hierbij is een combinatie van maatregelen die het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken (push-maatregelen) en maatregelen die het gebruik van fiets en OV meer aantrekkelijk maken (pull-maatregelen) noodzakelijk.

In afbeelding B2.4 en afbeelding B2.5 is de verwachte modal split voor verschillende fasen te zien voor de Binckhorst en voor het totale plangebied. In de figuren valt op dat het toepassen van het no-regret parkeerbeleid (een push-maatregel) een grote invloed heeft op de modal split. Verder tonen de afbeeldingen dat het combinatiepakket met maatregelen (voornamelijk pull-maatregelen) leidt tot een verdere verschuiving van autogebruik naar gebruik van OV en fiets.

Uiteindelijk laat de bovengrens in de eindsituatie met regionaal HOV een aanzienlijke verschuiving in de modal split zien. De werkelijkheid zal ergens tussen de onder- en bovengrens in liggen en kan gestuurd worden met beleid.



Afbeelding B2.4: modal split Binckhorst in verschillende scenario's.



Afbeelding B2.5: modal split CID en Binckhorst in verschillende scenario's.

Verder valt op dat de effecten groter zijn in de Binckhorst zelf (afbeelding B2.4) dan in het gehele plangebied CID-Binckhorst (afbeelding B2.5). Dit komt enerzijds omdat er in de Binckhorst nog een grotere winst te behalen valt als het gaat om het terugdringen van het autogebruik. Anderzijds is dit te danken aan het feit dat het combinatiepakket van

maatregelen uit fase 2 met name betrekking heeft op de Binckhorst. Bijvoorbeeld door de aanleg van de (lokale) HOV-lijn door het gebied en het veranderende karakter van het gebied door realisatie van het bouwprogramma.

Toelichting op de modal splits

Op basis van de modelresultaten uit de Verkenning, aangevuld met expert judgement, zijn de verwachtingen rond de ontwikkeling van de modal split inzichtelijk gemaakt. De onderzochte scenario's zijn:

- 2019: de huidige modal split in 2019, zonder het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen. Op basis van model V-MRDH.
- Referentie met huidig parkeerbeleid: de modal split in 2040, met het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen, maar zonder het nemen van mobiliteitsmaatregelen. Op basis van model V-MRDH.
- Referentie met no-regret parkeerbeleid: de modal split in 2040, met het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen en met de parkeermaatregelen uit het no-regretpakket (hogere tarieven voor straatparkeren, lagere parkeernormen, inparking fietsparkeren en een correctie voor het gebruik van deelauto's). Op basis van model V-MRDH.
- 2030 HOV lokaal ondergrens: de modal split in 2040, met het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen en de mobiliteitsmaatregelen tot en met 2030 (inclusief lokaal HOV). Op basis van model V-MRDH.
- 2030 HOV lokaal bovengrens: de modal split in 2040, met het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen en de mobiliteitsmaatregelen tot en met 2030 (inclusief lokaal HOV). Op basis van expert judgement is in dit scenario het uitgangspunt gehanteerd dat het aantal autoritten binnen het gebied (inclusief de extra auto's door de komst van de Rotterdamsebaan) niet toeneemt ten opzichte van het huidige aantal autoritten (2019). Op basis van model V-MRDH.
- 2040 HOV regionaal ondergrens: de modal split in 2040, met het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen en de mobiliteitsmaatregelen tot en met 2040 (inclusief regionaal HOV). Op basis van model V-MRDH.
- 2040 HOV lokaal bovengrens: de modal split in 2040, met het toevoegen van de extra woningen en arbeidsplaatsen en de mobiliteitsmaatregelen tot en met 2040 (inclusief regionaal HOV). Op basis van expert judgement is in dit scenario het uitgangspunt gehanteerd dat het aantal regionale autoritten met een herkomst of bestemming in CID-Binckhorst niet toeneemt ten opzichte van het huidige aantal (2019). Op basis van model V-MRDH.

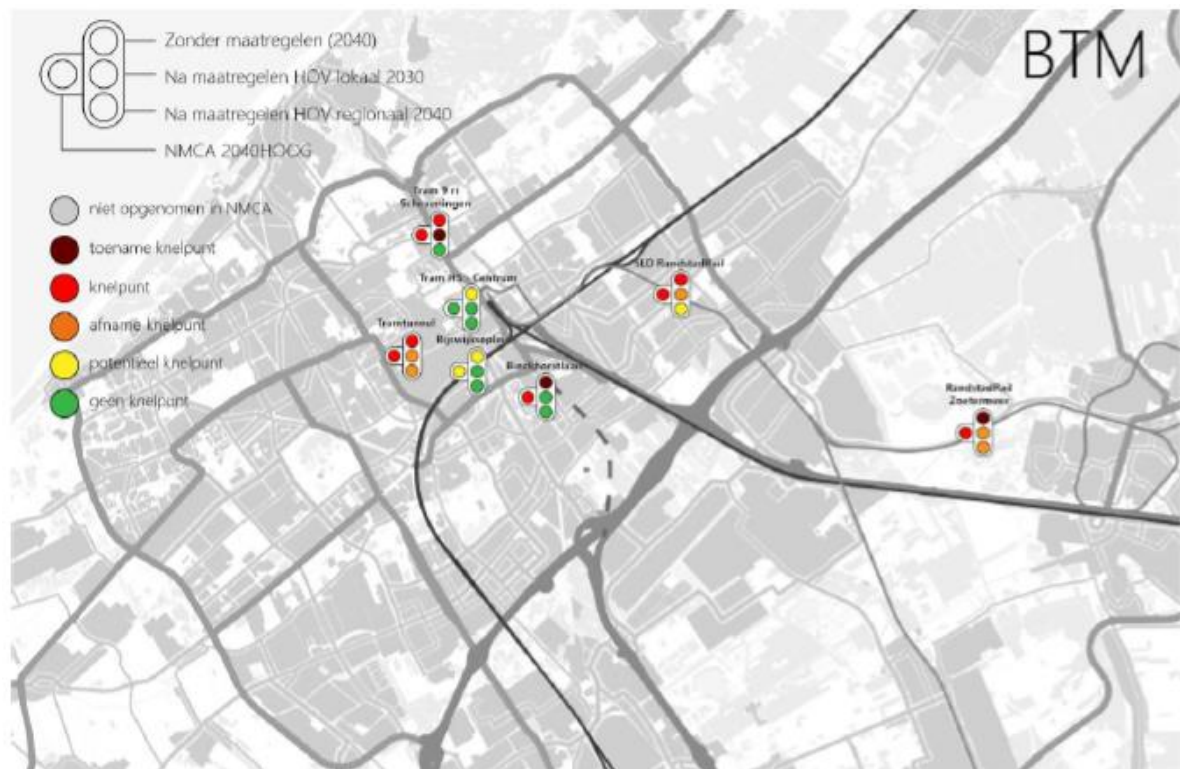
De effecten van het OV tussen referentiescenario en overige scenario's zijn mogelijk licht vertekend door de wijze waarop het model de resultaten presenteert. Binnen de categorie 'OV' vallen in het model naast de reizigers met het HOV namelijk ook alle reizigers van de treinstations in het gebied. In de modal split van de Binckhorst gaat het om de treinreizigers van station Voorburg; in de modal split van het plangebied om de reizigers van Den Haag CS, HS, Laan van NOI en Voorburg. Deze treinreizigers vormen een groot aantal van het totale aantal verplaatsingen met het OV. Hierdoor is de impact van het HOV in de weergave mogelijk wat 'uitgedempt'.

Inzicht: lokale knelpunten lossen op, lichte verbetering op hoofdspoor en -weg

Eén van de opgaven van deze verkenning is het beperken van de NMCA-knelpunten in en rond het gebied. Het gaat om een set lokale en regionale knelpunten, zowel op het wegennet, als het hoofdspoor en in de bus/tram/metro. Uit de

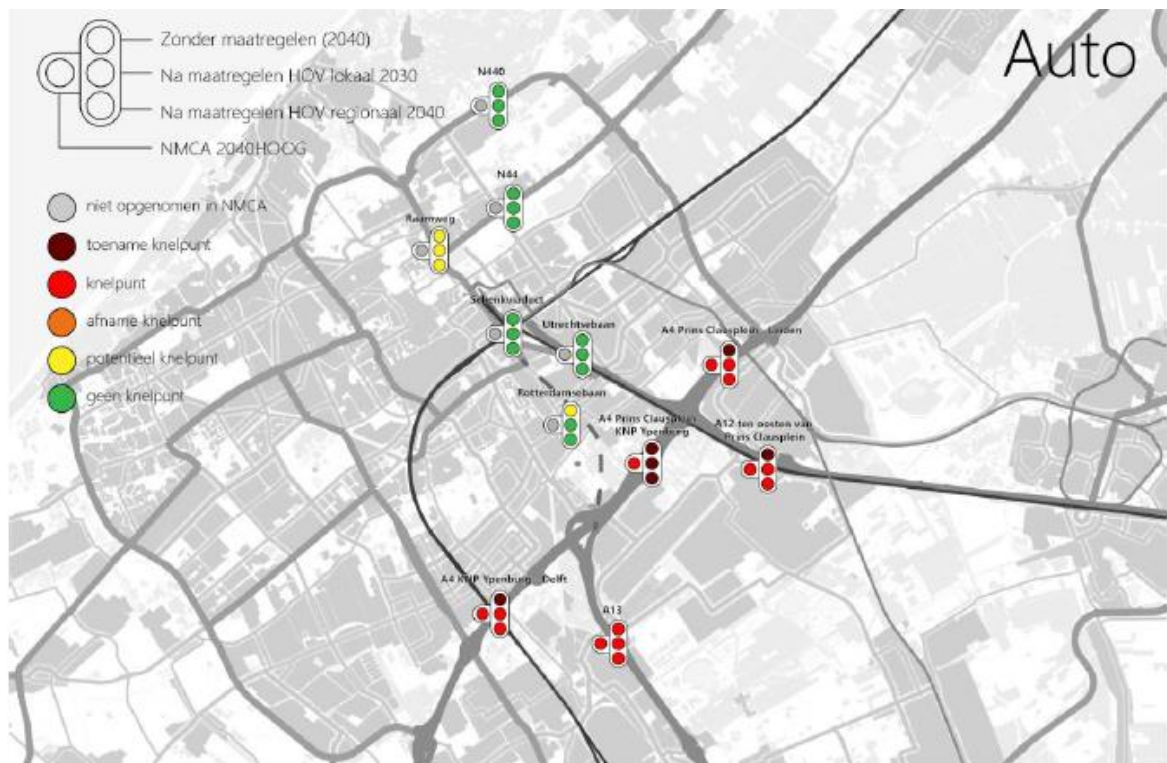
onderzoeken komt naar voren dat de combinatie van maatregelen tot 2030 de meeste lokale bus/tram/metro knelpunten verminderen. In de vervolgfase -met de komst van het regionale HOV- verminderen daar bovenop ook regionale knelpunten. Dankzij de maatregelen zullen de knelpunten op het hoofdwegenet en hoofdspoor, ondanks de extra woningen en arbeidsplaatsen, grotendeels niet verder toenemen. In enkele gevallen is sprake van een lichte verbetering.

In afbeelding B2.6 tot en met afbeelding B2.8 tonen wij het generieke effect van de Kansrijke Alternatieven op de relevante NMCA-knelpunten.



Afbeelding B2.6: effect onderzochte maatregelen op (NMCA-)knelpunten voor bus, tram en metro.

In afbeelding B2.6 is te zien dat het bouwprogramma en de maatregelen een grote invloed hebben op de knelpunten voor bus, tram en metro. Dit zijn grotendeels lokale knelpunten en deze ondervinden een groot effect van veranderingen in het gebied. Hierbij is dan ook te zien dat de meeste lokale knelpunten (zoals de Binckhorstlaan en Rijswijkseplein) al sterk worden verminderd door het toepassen van het lokale combinatiepakket van maatregelen. De meer regionale knelpunten (zoals het samenloopdeel van de RandstadRail) nemen vooral af door het toevoegen van het regionale deel van de HOV-lijn.



Afbeelding B2.7: effect onderzochte maatregelen op (NMCA-)knelpunten de auto.



Afbeelding B2.8: effect onderzochte maatregelen op (NMCA-)knelpunten voor het hoofdspoor.

De invloed van de ingrepen is minder groot op het op het wegennet en het hoofdspoor, zoals te zien is in afbeelding B2.7 en afbeelding B2.8. Bestaande knelpunten blijven bestaan. In enkele gevallen, zoals op de A4 en de A12, nemen de knelpunten in eerste instantie toe als gevolg van de verstedelijking. Na het toepassen van de mobiliteitsmaatregelen slinken de knelpunten weer naar het oude formaat. Op de A4 tussen het Prins Clausplein en knooppunt Ypenburg slinkt het knelpunt niet naar het oorspronkelijke formaat. De oorzaak hiervan is waarschijnlijk dat verkeer door het nieuwe verkeercirculatieplan over andere aansluitingen wordt geleid dan wat nu het geval is.

Een opvallend positief punt is de Rotterdamsebaan die na het toevoegen van het bouwprogramma een potentieel knelpunt wordt, maar sterk afneemt na het toepassen van de mobiliteitsmaatregelen. Op het hoofdspoor vallen alleen de IC Den Haag - Rijswijk en de IC Den Haag - Leiden op. De knelpunten op deze lijnen nemen toe door het bouwprogramma, maar slinken na het realiseren van de maatregelen naar het oorspronkelijk formaat.

Bronnen

- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport uitwerking Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, augustus 2019).
- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport effectenstudies en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, oktober 2019).

Bijlage 3: Maatregelen binnen de Kansrijke Alternatieven en kosten

Deze bijlage bevat de maatregelen en de geraamde kosten binnen elk van de drie Kansrijke Alternatieven. Per Kansrijk Alternatief tonen wij een tabel met de thema's, maatregelen en kosten voor de periode 2024-2030 en een tabel voor de periode 2031-2040.

Kansrijk Alternatief 1: 'HOV Tram'

Tabel B3.1: Thema's, maatregelen en kosten bij Kansrijk Alternatief 1 (2024-2030)

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
HOV	HOV-lijn door de Binckhorst: HOV Tram	EUR 124 mio***
	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit	EUR 3 mio***
	aanpassen viaducten	EUR 50 mio*
langzaam verkeer	Trekvliet tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam	EUR 4,5 mio*
	Aanvullend pakket van fietsmaatregelen (met onder andere een verbinding Waldorpstraat-Parallelweg, een fietsverbinding over spoorbundel/A12 ten oosten van de Binckhorst en een verbinding tussen Rijswijkseweg en Binckhorstlaan over de Trekvliet).	EUR 64,5 mio
	veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn	EUR 3 mio***
	veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID gebied tbv de last mile	EUR 5 mio****
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid	weinig kosten, reeds door gemeente in uitvoering
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit	EUR 30 mio***
	herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen tbv betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS	EUR 2 mio**
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen	14 mio****
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bv Nootdorp)	meegenomen in fase 3
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	EUR 6 mio****
	slim verkeersmanagement: dynamische routing en iVRIs door het gehele gebied	1,7 mio*
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonderabri.	2 mio
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld	EUR 5 mio****
	bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld	EUR 5 mio****
stations	fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS	EUR 12,5 mio*****
	verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI	EUR 1,5 mio**
	upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI	EUR 2 mio**

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
	upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS	EUR 9,5 mio**
	upgrade fietsroute Jan van Riebeekstraat en Anna van Buerenstraat	EUR 1,5 mio**
	opwaarderen interwijk tunnel HS	EUR 1 mio**
	uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg	EUR 1 mio**
	overbouwen perrons CS	EUR 0,5 mio**
	doortrekken Haagse Loper CS Oost	EUR 1 mio**

*) Dit betreft alleen de kosten voor deze maatregel tussen 2024 en 2030. Deze maatregelen starten al in de periode 2019-2023, als onderdeel van het no-regretpakket.

**) Maatregelen en kosten overgenomen uit het adaptieve deel van het no-regretpakket.

***) Kosten afgeleid uit de SSK-kostenraming bij het rapport Effecten en Kansrijke Alternatieven, door Witteveen+Bos. Voor de aansluiting van het HOV op station Voorburg is de raming uitgegaan van een oplossing op +1.

****) Maatregelen en kosten volgend uit de preverkenning.

*****) Deze maatregelen en kosten zijn eerder opgenomen als adaptieve maatregel in het no-regretpakket. Deze maatregelen zijn noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie en worden opgenomen in het combinatiepakket tot 2030.

Tabel B3.2: Thema's, maatregelen en kosten bij Kansrijk Alternatief 1 (2031-2040)

Thema	Maatregel	Kosten minimaal (excl BTW)	Kosten maximaal (excl BTW)
HOV	Regionale infrastructuur HOV tram	EUR 500 mio	EUR 750 mio
Smart mobility	Mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld metrostation Nootdorp)	EUR 30 mio	EUR 42 mio
	Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	EUR 6 mio	EUR 6 mio
Totaal		EUR 536 mio	EUR 798 mio

Kansrijk Alternatief 2: 'Lightrail'

Tabel B3.3: Thema's, maatregelen en kosten bij Kansrijk Alternatief 2 (2024-2030)

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
HOV	HOV lijn door de Binckhorst: Lightrail	EUR 232 mio***
	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit	EUR 3 mio***
	aanpassen viaducten	EUR 50 mio*
langzaam verkeer	Trekvljet tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam	EUR 4,5 mio*
	Aanvullend pakket van fietsmaatregelen (met onder andere een verbinding Waldorpstraat-Parallelweg, een fietsverbinding over spoorbundel/A12 ten oosten van de Binckhorst en een verbinding tussen Rijswijkseweg en Binckhorstlaan over de Trekvljet).	EUR 64,5 mio

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
	veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn	EUR 3 mio***
	veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID gebied tbv de last mile	EUR 5 mio****
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid	weinig kosten, reeds door gemeente in uitvoering
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit	EUR 30 mio***
	herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen tbv betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS	EUR 2 mio**
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen	14 mio****
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bv Nootdorp)	meegenomen in fase 3
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	EUR 6 mio****
	slim verkeersmanagement: dynamische routing en iVRIs door het gehele gebied	1,7 mio*
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonder abri.	2 mio
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld	EUR 5 mio****
	bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld	EUR 5 mio****
stations	fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS	EUR 12,5 mio*****
	verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI	EUR 1,5 mio**
	upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI	EUR 2 mio**
	upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS	EUR 9,5 mio**
	upgrade fietsroute Jan van Riebeeckstraat en Anna van Buerenstraat	EUR 1,5 mio**
	opwaarderen interwijkunnel HS	EUR 1 mio**
	uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg	EUR 1 mio**
	overbouwen perrons CS	EUR 0,5 mio**
	doortrekken Haagse Loper CS Oost	EUR 1 mio**

*) Dit betreft alleen de kosten voor deze maatregel tussen 2024 en 2030. Deze maatregelen starten al in de periode 2019-2023, als onderdeel van het no-regretpakket.

**) Maatregelen en kosten overgenomen uit het adaptieve deel van het no-regretpakket.

***) Kosten afgeleid uit de SSK-kostenraming bij het rapport Effecten en Kansrijke Alternatieven, door Witteveen+Bos. Voor de aansluiting van het HOV op station Voorburg is de raming uitgegaan van een oplossing op +1.

****) Maatregelen en kosten volgend uit de preverkenning.

*****) Deze maatregelen en kosten zijn eerder opgenomen als adaptieve maatregel in het no-regretpakket. Deze maatregelen zijn noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie en worden opgenomen in het combinatiepakket tot 2030.

Tabel B3.4: Thema's, maatregelen en kosten bij Kansrijk Alternatief 2 (2031-2040)

Thema	Maatregel	Kosten minimaal (excl BTW)	Kosten maximaal (excl BTW)
HOV	Regionale infrastructuur lightrail	EUR 500 mio	EUR 750 mio
Smart mobility	Mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelfervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld metrostation Nootdorp)	EUR 30 mio	EUR 42 mio
	Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	EUR 6 mio	EUR 6 mio
Totaal		EUR 536 mio	EUR 798 mio

Kansrijk Alternatief 3: 'HOV Bus + ART/Tram'

Tabel B3.5: Thema's, maatregelen en kosten bij Kansrijk Alternatief 3 (2024-2030)

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
HOV	HOV lijn door de Binckhorst: HOV Bus of ART	EUR 44 mio***
	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit	EUR 3 mio***
	aanpassen viaducten	EUR 50 mio*
langzaam verkeer	Trekvlies tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam	EUR 4,5 mio*
	Aanvullend pakket van fietsmaatregelen (met onder andere een verbinding Waldorpstraat-Parallelweg, een fietsverbinding over spoorbundel/A12 ten oosten van de Binckhorst en een verbinding tussen Rijswijkseweg en Binckhorstlaan over de Trekvlies).	EUR 64,5 mio
	veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn	EUR 3 mio***
	veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID gebied tbv de last mile	EUR 5 mio****
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid	weinig kosten, reeds door gemeente in uitvoering
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit	EUR 30 mio***
	herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen tbv betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS	EUR 2 mio**
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelfervoer bij de nieuwe woningen	14 mio****
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelfervoer aan de rand van het gebied (bv Nootdorp)	meegenomen in fase 3
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	EUR 6 mio****
	slim verkeersmanagement: dynamische routing en iVRIs door het gehele gebied	1,7 mio*
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonderabri.	2 mio
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld	EUR 5 mio****

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
	bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld	EUR 5 mio****
stations	fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS	EUR 12,5 mio*****
	verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI	EUR 1,5 mio**
	upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI	EUR 2 mio**
	upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS	EUR 9,5 mio**
	upgrade fietsroute Jan van Riebeekstraat en Anna van Buerenstraat	EUR 1,5 mio**
	opwaarderen interwijk tunnel HS	EUR 1 mio**
	uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg	EUR 1 mio**
	overbouwen perrons CS	EUR 0,5 mio**
	doortrekken Haagse Loper CS Oost	EUR 1 mio**

- *) Dit betreft alleen de kosten voor deze maatregel tussen 2024 en 2030. Deze maatregelen starten al in de periode 2019-2023, als onderdeel van het no-regretpakket.
- **) Maatregelen en kosten overgenomen uit het adaptieve deel van het no-regretpakket.
- ***) Kosten afgeleid uit de SSK-kostenraming bij het rapport Effecten en Kansrijke Alternatieven, door Witteveen+Bos. Voor de aansluiting van het HOV op station Voorburg is de raming uitgegaan van een oplossing op +1.
- ****) Maatregelen en kosten volgend uit de preverkenning.
- *****) Deze maatregelen en kosten zijn eerder opgenomen als adaptieve maatregel in het no-regretpakket. Deze maatregelen zijn noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie en worden opgenomen in het combinatiepakket tot 2030.

Tabel B3.6: Thema's, maatregelen en kosten bij Kansrijk Alternatief 3 (2031-2040)

Thema	Maatregel	Kosten minimaal (excl BTW)	Kosten maximaal (excl BTW)
HOV	Regionale infrastructuur ART of HOV tram	EUR 400 mio	EUR 650 mio
Smart mobility	Mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld metrostation Nootdorp)	EUR 30 mio	EUR 42 mio
	Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	EUR 6 mio	EUR 6 mio
Totaal		EUR 436 mio	EUR 698 mio

Bron

- Verkenning CID-Binckhorst: Rapport effectenstudies en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Keypoint en TwynstraGudde, oktober 2019).

Bijlage 4: Resultaten van de Marktscan

In de Marktscan is onderzocht of vroegtijdige inschakeling van marktpartijen meerwaarde kan bieden (en als dit het geval is, hoe deze marktbetrokkenheid vorm kan krijgen). Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden voor alternatieve financiering, het stimuleren van innovatie en mogelijke effectieve combinaties van het in de markt zetten van projecten. De Marktscan is breed van karakter en behelst gebiedsontwikkeling, woningbouw, infrastructuur, mobiliteit in de brede zin van het woord. Daarnaast gaat het om een verre horizon, tot 2040. In de Beoordelingsfase van de Verkenning wordt de Marktscan opgevolgd door de Marktconsultatie.

Actuele ontwikkelingen

Gezien de scope van de Verkenning zijn er diverse ontwikkelingen relevant. In het kort zijn dat:

1. Op de infrastructuurmarkt is er een kentering gaande van de (grote) geïntegreerde contracten met veel verantwoordelijkheid van marktpartijen (en dus veel risico's), naar meer gebalanceerde contracten. Daarin wordt gestreefd naar samenwerking als basis voor succes. Geïntegreerde contracten met daarin ook de financieringsopgave voor de markt nemen af in aantal en beperken zich vooral tot infrastructuur met weinig complexiteit. Het streven naar samenwerking is vooral zichtbaar in de groeiende populariteit van het bouwteam als samenwerkingsvorm.
2. Innovatie is een thema dat volop in de belangstelling staat. Veel publieke opdrachtgevers integreren dit thema momenteel in hun aanbestedingsbeleid. In veel gevallen wordt innovatie gekoppeld aan duurzaamheid: energiezuinigheid, circulariteit of vermindering van CO₂-uitstoot. Voor de markt is hierbij de risicoverdeling cruciaal. De bereidheid om innovatieve technieken aan te bieden wordt afgewogen tegen de aansprakelijkheid die ermee samenhangt. Daarom wordt bij aanbestedingen regelmatig gebruik gemaakt van een prijsvraag als instrument om innovatie te stimuleren. De ervaringen daarmee zijn positief.
3. Alternatieve financiering in de vorm van externe financiering is inmiddels in meerdere, grote projecten toegepast, maar er is een duidelijk verschil in de aard van projecten. Bij gebiedsontwikkeling kunnen marktpartijen een gezonde businesscase realiseren doordat er sprake is van marktwerking en verkoop van woningen. In de infrastructuur is de situatie anders, want daar is geen sprake van verkoop van het product door de marktpartij. De kansen rond financiering in die situatie zit voornamelijk in de contractvorm (zoals DBFM).
4. Gebiedsontwikkeling is -in vergelijking met enige jaren geleden- relatief gezien kleinschaliger geworden en er is meer sprake van maatwerk. De instrumenten die in het verleden werden ingezet worden dan ook niet zo vaak meer gehanteerd. Vormen die nu worden gehanteerd zijn joint venture light of een bouwclaim nieuwe stijl.

Marktomschrijving en contractvormen

Binnen de Verkenning CID-Binckhorst zal bij het realiseren van de maatregelen sprake zijn van een veelheid aan marktpartijen. Het gaat om aanbieders van fysieke infrastructuur, OV-bedrijven, beleggers, ontwikkelaars, softwarepartijen die een rol spelen in de mobiliteit en diverse adviseurs. De wijze van samenwerken en de mogelijkheden tot versnelling of andere voordelen verschilt per partij. Het is dan ook vooral zaak om belangen en deelprojecten slim aan elkaar te koppelen en vervolgens de juiste contractvorm te kiezen.

Ten aanzien van contractvormen is een divers palet noodzakelijk, waarbij geadviseerd wordt om te streven naar gebalanceerde contracten. Er is reeds een aanzet gemaakt om de marktpartijen te prikkelen, door middel van een

pakket “No-regret” maatregelen. Dat pakket bevat zeer verschillende maatregelen voor de komende jaren, waarin ook nog keuzes gemaakt moeten worden over de wijze van contracteren. Voor de verre toekomst (tot 2040) is de contractkeuze afhankelijk van de gekozen manier van samenwerken. Daarin lijkt een gezamenlijke benadering door publieke en private partijen de meest geschikte route.

Gebiedskenmerken van CID-Binckhorst

CID-Binckhorst is een sterk verstedelijkt gebied met een uitstekende ligging in de Randstad en een zeer divers beeld als het gaat om (grond-) eigendom. Er zijn veel partijen, kavels en soorten eigenaren in het gebied: het eigendom is versnipperd. Hierdoor is het niet goed mogelijk om een ‘recht-toe-recht-aan’ GREX te hanteren, waarbij een opbrengst wordt gegenereerd tussen een ontwikkelaar en publieke partij. Dat betekent niet dat er geen alternatieve financieringen denkbaar zijn, maar die vergen maatwerk en creativiteit om tot voordelen te komen. De nadruk zal moeten liggen op het losmaken van gelden om de mobiliteit te kunnen ontwikkelen.

Scenario's voor marktbenadering

In de Marktscan zijn drie scenario's opgenomen zoals die zouden kunnen dienen ter uitwerking. Op basis van een variatie van de belangrijkste thema's (wijze van financiering, de complexe startsituatie met (zeer) veel betrokken partijen, mobiliteit en de factor tijd (verre horizon) zijn de volgende scenario's gedefinieerd.

Scenario 1: Samen met zijn allen

In dit scenario zetten Rijk en Regio een bestuurlijke samenwerking op. Deze samenwerking geschiedt op basis van één gezamenlijke visie en een gezamenlijke aansturing van de uitvoering. Dit model kenmerkt zich onder meer door een centrale sturing/regie met publiek als één entiteit. Deze opzet vergt capaciteit, kennis en initiatief aan opdrachtgeverszijde. Innovatie en alternatieve financiering moeten vooral voortkomen uit de opdrachtgever. Voordeel is de grote mate van invloed in het gebied en de strakke controle op de ontwikkelingen. De markt zal naar verwachting echter een weinig actieve houding vertonen en niet geneigd zijn om snel te handelen of tot samenwerking over te gaan. De soorten contractvormen zijn vooral traditioneel van aard en voor de financiering zal de overheid vooral aan de lat staan.

Scenario 2: De markt aan zet

Vanuit één gezamenlijke visie wordt gestreefd naar overeenkomsten met marktpartijen (al dan niet in PPS-achtige constructies), waarin veel ruimte is voor sturing en inbreng van marktpartijen. In dit scenario wordt de sturing (deels) overgelaten aan de markt en kan zij haar initiatieven tot realisatie krijgen. Er is echter wel sprake van een grote afhankelijkheid t.a.v. de snelheid van de ontwikkeling. Eén van de cruciale elementen, de mobiliteit, is bij uitstek een integrale opgave en het is de vraag of de (vele) betrokken marktpartijen in staat zullen zijn om hierin tot samenwerking en resultaat te komen. Innovatie krijgt alle ruimte, maar zal vooral bloeien op onderdelen waar dat zal leiden tot efficiëntie in kosten of meeropbrengsten voor marktpartijen.

Scenario 3: Adaptief flexibel

In dit scenario wordt maximaal ingezet op samenwerking tussen overheidspartijen en marktpartijen en zit er veel flexibiliteit in de uitwerking van de visie op het te ontwikkelen gebied. Vanuit de perceptie dat er sprake is van een langlopend proces (tot 2040) wordt voortdurend ingespeeld op de dynamiek in het plangebied én de externe

ontwikkelingen. Dit scenario kenmerkt zich door een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling, opgebouwd rond flexibele, gebalanceerde overeenkomsten. Er kunnen grote voordelen zitten aan deze insteek als het gaat om alternatieve financiering, innovatie, vooral omdat de risico's gespreid worden. Vanuit de opdrachtgever vraagt dit scenario om een sterke procesmatige sturing, waarbij verandering een constante is.

Inzichten voor CID-Binckhorst

De Marktscan wijst uit dat de opzet zoals geschetst in scenario 3 de meeste voordelen lijkt te bieden gezien de kenmerken van het gebied en de opgave. Dat vraagt ten aanzien van het contracteren en aanbesteden:

- Een doorwrochte opzet van de contractstrategie, waarin vooral aandacht is voor slimme combinaties tussen projecten en percelen, en gewenste combinaties van marktdisciplines;
- Contracten zullen maatwerk moeten zijn, met als algemene basis het streven naar samenwerking, op basis van respect van elkaars belangen. De hedendaagse bouwteamcontracten kunnen daarbij een basis vormen.
- De wijze van aanbesteden (selecteren) kenmerkt zich door intensief contact met de markt, door het houden van marktconsultaties, en de keuze van procedures waarin overleg mogelijk is (zoals de concurrentiegerichtede dialoog).

Bron

- Marktscan Verkenning CID-Binckhorst (Witteveen+Bos en TwynstraGudde, oktober 2019).

